MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY POŚWIĘCONY W SZCZEGÓLNOŚCI SPORTOWI I PRACY MŁODZIEŻY

ROK VI. WARSZAWA — SIERPIEŃ 1929 Nr. 8 (58).

UŻYTKOWNA AWJONETKA



Awjonetka kpt. Babińskiego JD2, jedna z trzech maszyn tego typu, wykonanych przez Sekcję Lotniczą Stud. Polit. Warsz., na której dokonano już około 100 godz. lotu, ustanawiając rekord użyteczności polskiej awjonetki.



Ś. p. mjr. pilot Ludwik Idzikowski

* * *

Kirem żałoby okryły się serca Polaków na tragiczną wiadomość: major Ludwik Idzikowski nie żyje! Smierć poniósł, odbywając lot przez niezdobyty dotychczas szlak powietrzny Europa-Ameryka.

Nie bacząc na liczne mogiły poprzedników w spienionych falach Oceanu, pogardzając widmem śmierci, szczerzącej wiecznie zachłanną paszczę z mgieł Atlantyku, zapominając o matce, której był synem jedynym, Idzikowski wzbił się w błękity, wyzwał pioruny i burze do śmiertelnych zapasów, by imię Orła Białego rozsławić na świat cały, by Polskę wynieść ponad inne narody!

Jako zwycięzca żywiołów zginął Polak-bohater, którego nić żywota przeciął nieprzewidziany, straszny wypadek; umarł, realizując swoje niezłomne postanowienie: „Smierć lub zwycięstwo!"

Tragiczna śmierć Idzikowskiego wyniosła Polskę do zaszczytnego rzędu narodów, które z najdzielniejszych swoich synów złożyły ofiarę na ołtarzu Wiedzy i Postępu, wykazała dobitnie, że posiadamy jednostki, będące w dzisiejszych czasach panowania materjalizmu i walki o byt, uosobieniem samozaparcia, realizujących szczytne ideały bez względu na kwestję życia, uznanego za największy skarb każdego człowieka.

Składamy i my hołd prochom Bohatera, którego czyn, wywołując swoim epilogiem smutek głęboki, napoił nas dumą, że przecież należymy do wielkiej rodziny lotniczej, która zdolna jest wydać takich ludzi, jak Idzikowski.

Ś. p. mjr.-pil. Ludwik Idzikowski urodził się 25 sierpnia 1891 roku w Warszawie. W swem rodzinnem mieście kończy szkołę handlową i wyjeżdża do Belgji, gdzie wstępuje na politechnikę w Leodjum.

W lipcu roku 1915-go w czasie przebywania w kraju zostaje powołany do b. armji rosyjskiej. Już od lat młodzieńczych rozmiłowany w lotnictwie, stara się o przyjęcie do tego rodzaju broni. W lipcu 1916 r. kończy szkołę pilotów w Sewastopolu.

Po powrocie do Polski w r. 1918 wstępuje do formujących się oddziałów obrony Lwowa i pospołu z innymi, dziś już nieżyjącymi lotnikami, skrzydłami płatowca osłania bohaterski gród. Pełniąc służbę w 7-ej eskadrze lotniczej im. Kościuszki, którą śmiało można nazwać najsławniejszą eskadrą młodego lotnictwa polskiego, walczył z nawałą bolszewicką, nie szczędząc sił i zdrowia. Stawiając ustawicznie swe życie na kartę, zyskał sławę jednego z najdzielniejszych lotników polskich. Widomą nagrodą jego bohaterskich czynów jest order „Virtuti Militari" V klasy i dwukrotny „Krzyż Walecznych".

Po zawarciu pokoju z bolszewikami w r. 1921 zostaje przydzielony do Wyższej Szkoły Pilotów w Grudziądzu, w której szkoli nowe zastępy skrzydlatych obrońców Ojczyzny. Na stanowisku instruktora, a następnie dowódcy eskadry szkolnej i szefa pilotażu zyskuje powszechną miłość i szacunek przełożonych, kolegów i podwładnych.

W 1924 r. zostaje przydzielony do Departamentu Lotnictwa M. S. Wojsk. Lecz praca biurowa nie leży w jego charakterze, to też w krótkim czasie na własną prośbę zostaje przeniesiony do 1 p. lot. na stanowisko dowódcy eskadry.

W latach 1925 i 26 bierze udział w raidach lotniczych, zyskując pełne uznanie za wspaniałą technikę pilotowania.

W 1926 r. zostaje delegowany do polskiej wojsk. misji zakupów w Paryżu w charakterze pilota oblatującego, na którem to stanowisku oddaje lotnictwu wojskowemu nieocenione usługi.

W czasie pobytu we Francji zrodził się w nim projekt lotu przez Atlantyk bez lądowania. Z uporem fanatyka, rozmiłowanego w lotnictwie, dążył odtąd do urzeczywistnienia swego planu, przezwyciężając szereg trudności w kołach decydujących, które rzecz prosta, musiały skrupulatnie rozważyć to całe przedsięwzięcie. Ileż trudności musiał pokonać ten mocny, a tak jednocześnie skromny człowiek, by się doczekać 3 sierpnia 1928 r., w którym to dniu podjął swą pierwszą nieudaną próbę lotu! Wskutek wadliwego funkcjonowania silnika razem z mjr. Kubalą wpadł do morza.

Nieudana próba nie odstraszyła ś. p. mjr. Idzikowskiego. W dniu 13 lipca b. r. wyruszył ponownie na zdobycie Atlantyku, ponosząc bohaterską śmierć.

Warunki uzyskania dyplomu cywilnego pilota samolotu

w świetle naszego prawodawstwa*)

Prawodawstwo polskie rozróżnia dwie zasadnicze kategorje pilotów cywilnych: 1) pilot samolotu turystycznego (pilot turysta) i 2) pilot samolotu komunikacyjnego (pilot komunikacyjny).

Piloci turystyczni dzielą się na 2 klasy, w zależności od uzyskanego świadectwa uzdolnienia, których są dwa rodzaje: a) świadectwo pilota turysty I-go stopnia, upoważniające do wykonywania lotów niezarobkowych bez pasażerów lub z pasażerami na samolotach turystycznych; b) świadectwo pilota turysty II-go stopnia, uprawniające do wykonywania na samolotach turystycznych lotów niezarobkowych bez pasażerów i nie dalej niż w promieniu 10 km. od lotniska, wymienionego w świadectwie.

Świadectwo pilota komunikacyjnego uprawnia do lotów bez ograniczenia, ale tylko na typach samolotów, które wymienione są w świadectwie. Chcąc przejść na inne, pilot musi składać dodatkowe egzaminy (wzgl. zaświadczenia).

WARUNKI ZASADNICZE.

Pilotem komunikacyjnym, wożącym pasażerów, może być tylko pełnoletni mężczyzna; kobiety są wykluczone. Pilotem turystycznym może być każdy, kto ukończył lat 19, bez różnicy płci. Wszyscy muszą posiadać kwalifikacje zdolności fizycznej i psychicznej do służby w powietrzu, wydawane przez C. B. L. L. oraz świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencję) do wykonywania lotów, wydawane przez Ministerstwo Komunikacji po złożeniu przed właściwą komisją egzaminacyjną teoretycznego i praktycznego egzaminu w zakresie podanym niżej.

Jak więc widzimy, są 3 warunki zasadnicze na pilota: 1) wiek i płeć, 2) zdrowie, 3) odpowiednie wyszkolenie fachowe, urzędowo stwierdzone.

Zanim przejdziemy do ich omówienia, wyjaśnimy różnicę między świadectwem uzdolnienia a licencją.

*) Opracowane na podstawie Rozporządzenia Prezydenta Rzpltej o prawie lotniczem z dn. 14.III.28 (D. U. 31), Rozporządzenia Ministra Komunikacji z dn. 8.II r. b. (D. U. 35 z dn. 25.V r. b.) oraz Konwencji Paryskiej z dn. 13.X.19 (D. U. 6 z dn. 29.I. r. b.).

ŚWIADECTWO UZDOLNIENIA I LICENCJE.

Świadectwo uzdolnienia jest dokumentem, stwierdzającym zasadnicze początkowe kwalifikacje zawodowe danej osoby na pilota oraz stan jej zdrowia.

Licencja głosi, że osoba, która uzyskała świadectwo uzdolnienia, zachowała nadal taką samą zdolność do wykonywania pilotażu.

Stąd wynika, że nie może być wydaną przez A. R. P. licencja F. A. I. bez uprzedniego uzyskania dla reflektanta świadectwa uzdolnienia. Świadectwo uzdolnienia jest to conditio sine qua non dla wszelkich innych zaświadczeń i upoważnień, dających jakiekolwiek prawa publiczne.

Licencje wydaje się pilotom komunikacyjnym na 6 miesięcy, turystycznym — na 12. Po upływie terminu ważności licencji należy się ubiegać o nową, przyczem reflektanci muszą poddać się ponownym badaniom lekarskim oraz wykazać, że w okresie ważności licencji utrzymywali swą sprawność. Pilot komunikacyjny musi wykazać, że wykonał w okresie ważności licencji 25 godz. lotów samodzielnych na samolocie komunikacyjnym, a z tych conajmniej 2 godz. w ciągu ostatnich 3 miesięcy.

Od pilota turystycznego żąda się conajmniej 3 godz., wykonanych w przeciągu ostatnich 6 miesięcy. Jeśli pilot nie wykaże tej ilości lotów, winien poddać się ponownie egzaminowi praktycznemu.

STAN ZDROWIA

Jeśli chodzi o pilotów cywilnych, nasze rozporządzenia nie przewidują szczegółowych norm w tym względzie, nadmieniając tylko ogólnie: „Wymagania zdolności fizycznej i psychicznej w stopniu najwyższym mają być stawiane pilotom statków powietrznych, służących do komunikacji użytku publicznego. Względem pilotów innych statków mogą być zastosowane pewne ulgi, nie przekraczające minimalnych wymagań".

Wymagania te zawiera Konwencja Paryska, podpisana 13. X. 1919 a ogłoszona w Nr. 6 Dz. Ustaw z r. b. pod poz. 54.

W jednym z jej załączników czytamy:

Badania lekarskie, zarówno pierwotne kandydatów, jako też rewizje okresowe per-

sonelu lotniczego, powinny dotyczyć następujących zdolności fizycznej i umysłowej:.

Obciążenia dziedzicznego i osobistego, a w szczególności równowagi systemu nerwowego; braku wszelkich zaburzeń psychicznych lub jakichbądź zboczeń umysłowych, czy fizycznych, mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi powietrznej.

Dalsze paragrafy rozwijają to w następujących słowach:

a) Badania chirurgiczne ogólne. — Lotnik nie powinien mieć rany, ani śladów przebytej operacji, nie przedstawiać żadnej wady rozwojowej wrodzonej lub nabytej, która mogłaby mieć wpływ ujemny na bezpieczne kierowanie statkiem powietrznym.

b) Badanie lekarskie ogólne. — Lotnik nie może podlegać żadnej chorobie, czy dolegliwości, mogącej uczynić go nagle niezdolnym do kierowania statkiem powietrznym; powinien mieć serce, płuca, nerki i system nerwowy zdolne do znoszenia wpływów wysokości i długiego lotu.

c) Badanie oczu. — Lotnik winien posiadać siłę wzroku stosowną do potrzeb, wynikających z jego obowiązków, żaden pilot lub nawigator nie powinien posiadać ponad 2 dioptrje nadwrażliwości utajonej, a koordynacja mięśni ocznych powinna być przystosowana do załamywania się światła; pole widzenia każdego oka i rozpoznawanie barw powinny być normalne.

d) Badanie uszu. — Ucho środkowe powinno być normalne; lotnik powinien posiadać ostrość słuchu dostosowaną do potrzeb, wynikających z jego obowiązków.

e) Narząd przedsionkowy powinien być nienaruszony i nie wykazywać nadmiernej lub zbyt małej wrażliwości.

f) Badanie nosa i gardła. — Lotnik powinien posiadać zupełną drożność kanałów nosowych i nie być dotkniętym żadnem poważnem cierpieniem, ostrem lub przewlekłem, górnych dróg oddechowych.

Jak więc widzimy, wymogi są liczne i surowe, co łatwo można wyrozumieć, jeśli się zważy, że Konwencja podpisana była dziesięć lat temu, nie przewidując, zapewne, dzisiejszego rozwoju komunikacji i sportu lotniczego.

KWALIFIKACJE FACHOWE

Wszyscy, którzy ukończyli szkoły lotnicze muszą — jak to już zaznaczyliśmy—uzyskać urzędowe świadectwo uzdolnienia od M. K., składając przewidziany przez rozporządzenie Ministra Komunikacji egzamin teoretyczny i praktyczny.

Komisję egzaminacyjną wyznacza Minister Komunikacji w składzie 5 osób z pośród urzędników Wydz. Lotn. Cywil. M. K., oficerów lotnictwa i członków Aeroklubu R. P.

Minister Komunikacji, w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych, może zwolnić w całości lub częściowo od egzaminu oficjalnego, o ile kandydat przedstawi świadectwo złożenia egzaminu w zakresie poniżej podanym w państwowej szkole lotniczej lub prywatnej, koncesjonowanej przez właściwą władzę państwową, jak również z ukończenia fachowych kursów lotniczych, zatwierdzonych przez M. K.

Na tej podstawie będą mogli być zwolnieni częściowo od egzaminów dzisiejsi absolwenci szkół lotniczych Aeroklubów Akademickich.

Można się spodziewać, że w roku następnym, jeśli program kursu teoretycznego i praktycznego szkół lotniczych A. A. będzie opracowany według wskazówek M. K. tak, jak obecnie, w myśl dezyderatów MSWojsk, M. K. uzna egzamin złożony w szkole A. A. za wystarczający do uzyskania świadectwa uzdolnienia.

Sprawa ulg przy uzyskaniu świadectwa uzdolnienia dla dzisiejszych uczniów szkół klubów lotniczych nie jest jeszcze rozstrzygnięta. Zapewne, w roku bieżącym, jako przejściowym, nastąpi porozumienie między Dep. Aeron. i Wydz. Lotn. Cyw., które wydelegują wspólną komisję. Należy się spodziewać, że wymienione władze, mając już obecnie wpływ i kontrolę szkolenia, zastosują przy egzaminie duże ulgi, czyniąc raczej zadość formalności, niż istotnym wymaganiom, które są przez kierownictwo szkół klubowych przestrzegane.

Egzamin kandydatów na pilotów turystów.

A) Egzamin kandydatów, ubiegających się o świadectwo uzdolnienia pilota turysty II stopnia.

Kandydat przed przystąpieniem do egzaminu powinien wykazać, że w czasie nie krótszym niż 10 tygodni nauki latania wykonał ogółem 15 godzin lotów łącznie z lotami z instruktorem.

Egzamin praktyczny polega na wykonaniu niżej określonych lotów próbnych, podczas których kandydat powinien być tylko sam na samolocie:

a) Próba wysokości i lotu szybowego: kandydat powinien wykonać lot bez lądowania, trwający nie mniej niż godzinę, na wysokości conajmniej 2000 m. nad miejscem odlotu. Opuszczanie się powinno być zakończone lotem szybowym po zatrzymaniu silników na wysokości 1500 m. nad miejscem lądowania; lądowanie powinno się odbyć bez zapuszczenia w ruch silnika w promieniu co najwyżej 150 m. od punktu, wyznaczonego zgóry przez egzaminatorów.

b) Próba zręczności: kandydat powinien wykonać lot bez lądowania dookoła dwóch masztów lub dwóch znaków kotwicznych, umieszczonych w odległości 500 m. jeden od drugiego, z zatoczeniem pięciu ósemek i z wykonaniem każdego skrętu około jednego z dwóch masztów lub znaków kotwicznych. Lot ten powinien odbywać się na wysokości mniejszej niż 200 m. nad ziemią lub wodą. Lądowanie powinno być dokonane:

1) z całkowitem zatrzymaniem silnika lub silników przed zetknięciem się samolotu z ziemią lub z wodą;

2) z zatrzymaniem samolotu w odległości mniejszej niż 50 m. od punktu wyznaczonego przed wzlotem przez samego kandydata.

Przedmiotem egzaminu teoretycznego są: prawo lotnicze i rozporządzenia wykonawcze do niego; znajomość prawodawstwa lotniczego międzynarodowego; zasadnicze pojęcia z dziedziny żeglugi powietrznej; ogólna znajomość silników; ogólne pojęcia z dziedziny

nawigacji; odczytywanie map; ogólne pojęcia z dziedziny meteorologji.

B) Egzamin kandydatów na pilotów turystów I-go stopnia.

Kandydat przed przystąpieniem do egzaminu powinien wykazać, że w czasie nie krótszym niż 3 miesiące wykonał 25 godzin lotów samodzielnych.

Zakres egzaminu teoretycznego i praktycznego jest ten sam jak dla pilota turysty II klasy.

Kandydat, mający świadectwo uzdolnienia drugiego stopnia, jest zwolniony od egzaminu praktycznego.

Egzamin kandydatów na pilotów komunikacyjnych.

Kandydat przed przystąpieniem do egzaminu powinien wykazać, że wykonał przynajmniej 100 godzin lotów na samolotach (lądowych lub wodnych) komunikacyjnych lub innych, mających jednak cechy aerodynamiczne, identyczne z samolotami komunikacyjnemi, na szlakach powietrznych, pokrywających się mniejwięcej z szlakami komunikacyjnemi.

Zakresu egzaminu teoretycznego i praktycznego na pilota komunikacyjnego nie podajemy z braku miejsca. Są one bardzo szczegółowe i opierają się na przepisach wspomnianej już Konwencji Paryskiej. Piloci wojskowi, ubiegający się o dyplomy pilotów komunikacyjnych, mają znaczne ulgi.

J. O.

5 tys. km. w ciągu dwóch i pół miesiąca na awjonetce J. D. 2.

Poszukując w roku zeszłym awjonetki na użytek osobisty — praktycznej, niedrogiej i bezpiecznej, doszedłem do wniosku, że z polskich płatowców właśnie J. D. 2 najwięcej mi będzie odpowiadać. Awjonetka ta, zbudowana w warsztacie Sekcji Lotniczej Stud. Polit. Warsz. według projektu p. Jerzego Drzewieckiego, posiadała już wówczas bogatą w sukcesy przeszłość. Wyróżniła się ona chwalebnie w krajowych konkursach awjonetek, zajmując w pierwszym — pierwsze, w drugim zaś —czwarte miejsce. W lotach do Lublina, Dęblina i Częstochowy dowiodła, iż nadaje się nawet do dalszych podróży. O mocnej i trwałej konstrukcji kadłuba i skrzydeł świadczyło kilka gwałtownych lądowań ze zgnieceniem podwozia i dotknięciem skrzydła do ziemi, jak również kompletny kapotaż w polu; żadna z tych przygód nie pozostawiła śladu na zewnętrznym wyglądzie całości, ponieważ każdorazowa drobna naprawa wystarczyła do doprowadzenia maszyny do stanu pierwotnego.

Dzięki niezwykle życzliwemu stanowisku, jakie zajęła wobec mnie Sekcja Lotnicza, udało mi się nabyć wkrótce awjonetkę powyższą na własność na warunkach tak dogodnych, że należy traktować ją raczej jako podarunek. Subsydjum, jakie otrzymałem na powyższy cel z Min. Komunikacji, zadecydowało ostatecznie o możliwości zakupu płatowca.

Celem moim jest turystyka powietrzna, pojęta w najszerszem znaczeniu tego słowa. Jestem głęboko przekonany, że samolot lekki, prowadzony doświadczoną dłonią, jest zdolny już dziś swobodnie przenosić się z miejsca na miejsce, bez względu na istnienie zorganizowanych lotnisk w miejscu lądowań.

Umiejętność korzystania z lądowisk naturalnych, całkowite obywanie się bez lotnisk sztucznych, uważam za kardynalny czynnik rozwoju lotnictwa nietylko sportowego, ale i powietrznej komunikacji przyszłości, zdolnej do zadowolenia klientów nietylko z wielkich miast, ale również i drobnych osad prowincjonalnych.

Urzeczywistnienie projektów L. O. P. P., mających na celu budowę sieci lotnisk stałych na całym terenie państwa, byłoby, oczywiście, rajem dla lotników, jednak wątpię, czy budowa, konserwacja i bezustanne trzymanie odłogiem olbrzymich rozmiarów terenu wynagrodzona będzie kiedykolwiek korzyścią wypływającą z kilkakrotnego, być może, zaledwie w roku lądowania jakiego zabłąkanego pilota-turysty.

Latanie zatem w myśl zasady: „Precz z lotniskiem sztucznem, ląduję wszędzie!" postawiłem sobie za dewizę oczekującej mnie pracy. Będę się czuł szczęśliwy, jeżeli przykładem osobistym zdołam przekonać liczne rzesze lotników bez odpowiedniego treningu, jak również szerokie sfery społeczeństwa, że nieprawdą jest, jakoby każde zetknięcie się płatowca z powierzchnią ziemi poza lotniskiem groziło załodze i maszynie poważnem niebezpieczeństwem.

Nieprawdą jest również twierdzenie, że lądowania polowe w większości wypadków połączone są ze znaczną szkodą w zasiewach. Na 1500 zgórą lądowań poza miejscem startu w ciągu 11 lat mojej karjery lotniczej, zaledwie w kilku wypadkach stwierdzono szkodę, i to zawsze wskutek wydeptania zasiewów przez widzów. 2 razy zaledwie wła-

ściciel zgłosił pisemną pretensję do władz o odszkodowanie.

Z reguły przyjąć należy, iż przymusowe i gwałtowne lądowanie musi być powodem szkód w zasiewach. Dobrowolne jednak lądowanie, z namysłem, nawet na całkiem obcym terenie, przy natychmiastowem usunięciu płatowca poza granicę obsianego pola (np. na drogę) żadnych szkód spowodować nie powinno.

Zastrzegam sobie, iż wszystko, co tu powiedziałem o lądowaniach polowych, będzie zgodne z prawdą tylko wówczas, jeżeli płatowiec prowadzony będzie przez pilota umiejącego orjentować się w gatunku powierzchni lądowiska, oceniać wystarczalność jego wymiarów w zależności od szybkości i kierunku wiatru i korzystać z najwygodniejszych podejść między drzewami i zabudowaniami na minimalnej szybkości. Umiejętność „gładkiego" lądowania, t. zn. sam proces ściągania rączki sterowej (a tego tylko uczą w szkołach pilotów) odgrywa w wypadkach lądowań polowych znaczenie drugorzędne.

Aby propaganda, którą uprawiam, nie była źle zrozumiana, podkreślam, iż bynajmniej nie zachęcam młodych i niedoświadczonych pilotów do uprawiania turystyki powietrznej tak, jak ja to rozumiem. Odpowiedniego treningu nie daje dziś żadna ze znanych mi szkół pilotażu, a zdobycie doświadczenia na własnym płatowcu może się okazać zbyt kosztowne. Tylko bardzo ostrożne i rozsądne próby ze strony pilotów niedoświadczonych mogą liczyć na powodzenie.

Jedyną przeróbką, jaką zastosowałem przed użyciem awjonetki J. D. 2, była drobna zmiana w konstrukcji podwozia. Chodziło mi przedewszystkiem o powiększenie skoku półosiek podwozia, jak również o powiększenie stopnia elastyczności amortyzacji, co udało mi się osiągnąć przez przedłużenie początkowej długości nici amortyzatora. Przeróbki powyższe zastosowałem nietyle z myślą o brutalnych lądowaniach po kraju, ile licząc się z okropnym stanem powierzchni lotniska w Warszawie. Bo choć zakrawa to na paradoks i blagę, jednak przyznać muszę, że 99% odkrytych przezemnie lądowisk przygodnych posiada powierzchnię bez porównania delikatniejszą od lotniska Warszawskiego.

Awjonetka J. D. 2, ważąca w chwili lądowania z pasażerem zaledwie 450 kg., zaopatrzona w opony „balonowe", znosi zupełnie dobrze tereny miękkie, np. piaszczyste, lub czarnoziem po deszczu (z reguły niebezpieczne dla płatowców wojskowych), a nawet wilgotne torfowiska. Lądując natomiast na twardych, spalonych upałem letnim ugorach, ulega silnym wstrząsom na nierównościach gruntu, np. kretowiskach i bez specjalnie troskliwie przemyślanej amortyzacji narażona byłaby na częste uszkodzenia. Z radością stwierdzić muszę, iż amortyzatory półosiek, nawinięte przezemnie 11 maja, wytrzymały już 128 lądowań na różnych polach, nie pękając ani razu i nie rozciągając się nawet. Pękał kilkakrotnie jedynie krótki amortyzator ogonowy i to przeważnie w Warszawie, to też noszę się z zamiarem zamiany go na dłuższy.

W czasie od 11. V. 29 do 24. VII. 29 wylatałem na awjonetce J. D. 2—47 godzin 40 minut.

Ponieważ używałem jej przeważnie do celów lokomocji na niewielki dystans, unikając natomiast bezcelowego krążenia nad lotniskiem, przeto bilans lotów za okres $2^1/_2$ mies. przedstawia się w sposób następujący:

104 przeloty
24 loty nad miejscem startu.

Brak zaufania do silnika Anzani, cieszącego się najgorszą reputacją, zmuszał mnie początkowo do przesadnej ostrożności. To też z początku odwiedzałem miejscowości położone conajwyżej kilkadziesiąt km. od Warszawy. Z biegiem czasu przekonałem się jednak, że silnik ten, prowadzony, o ile możności, na zredukowanym gazie (1250 o/min). sprawia się całkiem nienagannie i można nań śmiało liczyć nawet projektując dalsze podróże.

Wytrzymałość świec na oliwę i zakopcenie wydała mi się nawet imponująca. Wytrzymywały one po kilkanaście godzin bez czyszczenia. Tarczę rozdzielczą wogóle czyścić przestałem. 3 razy zaledwie zmuszony byłem do zmiany sprężyny zaworu ssącego, raz zaś złamanej dźwigienki tego zaworu.

W dn. 23. VI. poleciałem do miejscowości Kraczewice, położonej w okolicach Lublina i powróciłem stamtąd bez najmniejszych defektów. W dn. 13. VII. dotarłem znów aż do Wilna. Podróż obfitowała w przygody, zakończone również pomyślnym powrotem do Warszawy w dn. 17. VII.

Zaznaczam, iż wszystkie przeloty odbywam w towarzystwie pasażera, przez co silnik pracuje na większych obrotach i zużycie paliwa jest cokolwiek większe.

Mam wrażenie, iż przyczyniam się z dnia na dzień do wykorzenienia mylnych zapatrywań nawet w kołach fachowców na awjonetkę, jako na zabawkę służącą conajwyżej do rund nad lotniskiem. Co do mnie, to uważam, iż wprost przeciwnie: awjonetka z doświadczonym pilotem u steru już dziś o wiele lepiej służy celom lokomocji powierznej dla wybrednych klientów, niż pierwszy lepszy płatowiec szybki, ciężki, o potężnym silniku.

Szybkości podróżne 45-konnej awjonetki J. D. 2 i płatowca 450-konnego mają się do

siebie jak 2 do 3. (Na ostatnim konkursie J. D. 2 dała nawet w podróży 135 km/godz., t. zn. 3:4). Stosunek 2:3 nie jest znów tak mały, aby lekceważyć awjonetkę, jako wehikuł zupełnie niedołężny w walce z wiatrem. W dn. 12. VII., lecąc do Wilna, walczyłem z wiatrem przeciwnym na wys. 200 m — 11 m/sek, na 500 m. — 16 m/sek. (dane oficjalne wojskowej stacji meteorologicznej w Warszawie) i, pomimo to, w dobrym względnie czasie dotarłem do celu podróży.

O zaletach J. D. 2 przy lądowaniu niech świadczy fakt 3-krotnego już lądowania i startu (raz z pasażerem) na małej polance leśnej w m. Kaczy Dół pod Warszawą. Na polankę tą w żaden sposób nawet Hanriotem dostać się nie można. To samo da się powiedzieć o lądowaniu w Podkowie Leśnej wschodniej, w Drzewiczu pod Wiskitkami i innych. Zalety te J. D. 2 zawdzięcza w dużym stopniu niebywałej zwrotności i doskonałemu polu widzenia, przez co pilot może sobie pozwolić niekiedy na lądowanie z tak niskiej i ostrej „epingle'i", o jakiej nawet marzyć nie może pilot Hanriota, ponieważ w dwupłacie tym górne skrzydło zasłoni mu w ostatniej chwili widok lądowiska i uniemożliwi obliczenie podejścia do terenu. Ciekawe lądowanie tego typu udało mi się wykonać w dniu 22. VI. obok pałacu w Kozienicach. Wątpię, czy jakikolwiek inny płatowiec dotarłby pomyślnie do tego maleńkiego skrawka łąki, położonego między krzakami, tuż obok wysokich ścian pałacu.

Ogółem odwiedziłem od 11. V. do dziś na awjonetce 53 różnych miejscowości, odkrywając coraz to nowe lądowiska i kontynuując zdobywanie tak cennego dla pilota turysty doświadczenia. Z pośród tych 53 lądowisk jedynie 5, a mianowicie: Okęcie, Dęblin, Wilno, Lida, Jeziorna i Świder, były mi znane z lądowań na innych płatowcach. Wszystkie pozostałe zdobyłem na awjonetce J. D. 2 poraz pierwszy. Z wypadków jeden zaledwie zasługuje na uwagę: w dn. 9. VII., rolując z minimalną szybkością (zjeżdżając z pola w jakiś czas po lądowaniu) po lądowisku Podkowa Leśna zachodnia, najechałem prawą golenią podwozia na 15 cm wysokości kołek wbity w ziemię i skapotowałem w ten sposób, że śmigło obracając się zagłębiło się w ziemi, a następnie zatrzymało na łopatce stojącej pionowo. Po odwróceniu płatowca do położenia normalnego, okazało się, że nawet śmigło nie ucierpiało zupełnie. Bez porównania większe uszkodzenie odniosło wspomniane śmigło w dn. 17. VII w czasie ulewnego deszczu, w podróży powrotnej z Wilna do Warszawy.

Jedną z najpoważniejszych wad awjonetki J. D. 2 jest mały zapas benzyny, wystarczający zaledwie na 2 g. 20 min.

Gdyby maszyna ta miała być produkowana seryjnie, wartoby powiększyć zbiornik benzyny do pojemności 4 godz. Drugą jej wadą, jeżeli chodzi o pilotów niewprawnych, jest zbytnia czułość steru głębokości. Chociaż z punktu widzenia pilota wytrawnego, cecha ta jest właśnie zaletą. Z innych zalet wymienić należy doskonałą stateczność na ziemi, nawet przy lądowaniu z bocznym wiatrem, absolutne posłuszeństwo w wirażu na ruchy lotkami, w przeciwstawieniu do np. Poteza XXVII, oraz łatwość obsługi Anzani'ego.

Jak wynika z przytoczonych tu przezemnie argumentów, awjonetka J. D. 2 zdała bezwątpienia egzamin swej użytkowności. Może ona śmiało już dziś przeciwstawić się najbardziej renomowanym typom awjonetek zagranicznych o tejże mocy silnika i życzyć tylko należy konstruktorowi, aby w najbliższej przyszłości udało mu się zorganizować produkcję seryjną tego typu, jako awjonetki najbardziej odpowiedniej dla prywatnego nabywcy w Polsce.

Kpt. Z. Babiński.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY BALONÓW W POZNANIU

Dnia 15 sierpnia b. r. — jak już donosiliśmy — odbędą się w Poznaniu międzynarodowe zawody balonów kulistych. Zawody urządza Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej. Będą to pierwsze w Polsce zawody balonowe o charakterze międzynarodowym.

Udział w nich biorą cztery państwa: Czechosłowacja, Danja, Francja i Polska. Spodziewany jest jeszcze udział Belgji. Ogółem zgłoszono dotychczas 8 następujących balonów:

Balony polskie:

„Gdynia" o pojemności 1200 m³. Załogę stanowić będą: kpt. Kazimierz Kraczkiewicz jako pilot i por. Antoni Janusz jako pasażer.

„Warszawa" o pojemności 750 m³. Balon ten prowadzić będzie por.-pil. Franciszek Hynek bez pasażera.

„Wilno" o pojemności 1200 m³. Załogę stanowią: major Juljan Sielewicz jako pilot oraz kpt. Zbigniew Burzyński jako pasażer.

Balony francuskie:

„Nancy" o pojemności 900 m³. Załoga: sam pilot — Albert Boitard.

„Le Séranité" o pojemności 1200 m³. Załoga: pilot Charles Dollfus oraz pasażer.

„La Walkyrie" o pojemności 1200 m³. Załoga: pilot Marcel J. J. Noguer oraz pasażer.

Balon czeski:

„Prof. Zenger" o pojemności 1200 m³. Załoga: mjr. Dimitrij Budik jako pilot oraz Adolf Cejka — pasażer.

Danja zgłosiła jeden balon o pojemności 1200 m³. Bliższe szczegóły tego nie są jeszcze podane.

Podczas zawodów ma się odbyć konkurs baloników dziecięcych, który zamierza zorganizować Komitet miejski L.O.P.P. w Poznaniu.

Międzynarodowy konkurs awjonetek

Jak już donosiliśmy w poprzednich zeszytach „Młodego Lotnika", w dniach od 3 do 20 sierpnia odbędą się międzynarodowe zawody dla samolotów sportowo-turystycznych, których trasa przelotu przechodzi również przez Polskę. Zawody organizuje Aeroklub francuski pod egidą F. A. I. (Federation Aeronautique Internationale). Noszą one tytuł I-szych zawodów F.A.I. Regulamin zawodów dzieli się na dwie części: 1-sza część, t. zw. regulamin ogólny i 2-ga część — szczegółowy. Regulamin ogólny uchwalony został na zeszłorocznym zjeździe F.A.I. w Brukseli i jest wzorem dla wszelkich tego rodzaju imprez. Regulamin szczegółowy natomiast opracowywany bywa każdorazowo przez organizatorów zawodów i zgodny być musi z postanowieniami regulaminu ogólnego. Dlatego też uważamy za wskazane podać tutaj ważniejsze postanowienia regulaminu ogólnego, jako że obowiązują one na przyszłość:

1) Do zawodów dopuszczane będą awjonetki I-szej i II-iej kategorji w/g klasyfikacji F.A.I.*),

2) Zawody odbywać się będą co roku między 15 czerwca a 15 października.

3) Na klasyfikację zawodów składają się: szybkość na trasie, regularność lotu, zużycie materjałów pędnych i zalety praktyczne awjonetek,

4) Przelot musi się odbyć na przestrzeni najmniej 4000 km.,

5) Organizacją zawodów, jak również wydaniem regulaminu szczegółowego zajmie się każdorazowo Aeroklub zwycięski. (Pierwsze zawody (1929 r.) urządza Aeroklub francuski).

6) Stowarzyszenia wzgl. kluby, zamierzające brać udział w zawodach roku następnego, winny zawiadomić Aeroklub zwycięski przed 15 listopada,

7) Ustanowiona nagroda przechodnia o wartości 20.000 fr. przejdzie na własność tego Aeroklubu, który zdobędzie ją 3 razy.

*) Młody Lotnik Nr. 2 (52) str. 34,

Warunki obecnych zawodów podane zostały w numerze lutowym. Ciekawie przedstawia się przelot dokoła Europy. Obejmuje on 25 etapów: Paryż—Bazylea 423 km, B—Genewa 188, G—Lugdun 108, L—Marsylja 255, M—St. Raphael 124, St. R—Turyn 255, T—Medjolan 138, M—Wenecja 252, W—Zagrzeb 345, Z—Białogród 370, B—Turnu Severin 186, T. S—Bukareszt 276, B—Turnu Severin 276, T. S—Budapeszt 426, B—Wiedeń 224, W—Brno 108, B—Praga 190, P—Wrocław 206, W—Warszawa 308, W—Poznań 283, P—Berlin 238, B—Hamburg 263, H—Amsterdam 395, A—Bruksela 167 i B—Paryż 284 — ogółem na przestrzeni 6.288 km.

Do zawodów zgłoszono 82 awjonetki. Najwyższą ilość zgłosił Aeroklub niemiecki: 34 awjonetki, które pilotować będzie 32 Niemców, 1 Austrjak i 1 Kanadyjczyk. Następne miejsca zajmują: Aeroklub francuski — 28 (17 Francuzów, 5 Anglików, 2 Belgów, 2 Jugosłowianów, 1 Amerykanin i 1 Brazylijczyk), Aeroklub włoski 14. Aeroklub czeski i Aeroklub szwajcarski 2.

Awjonetki posiadać będą następujące znaki rozpoznawcze na kadłubie:

Niemcy: A 1, A 2,... do A 9, B 1,... do B 9, C 1,. do C 9 i D 1,... do D 7.

Francja: E 1,... do E 9, F 1... do F 9, H 1,... do H 9 i J 1.

Włochy: K 1,... do K 8 i M 1,... do M 6.

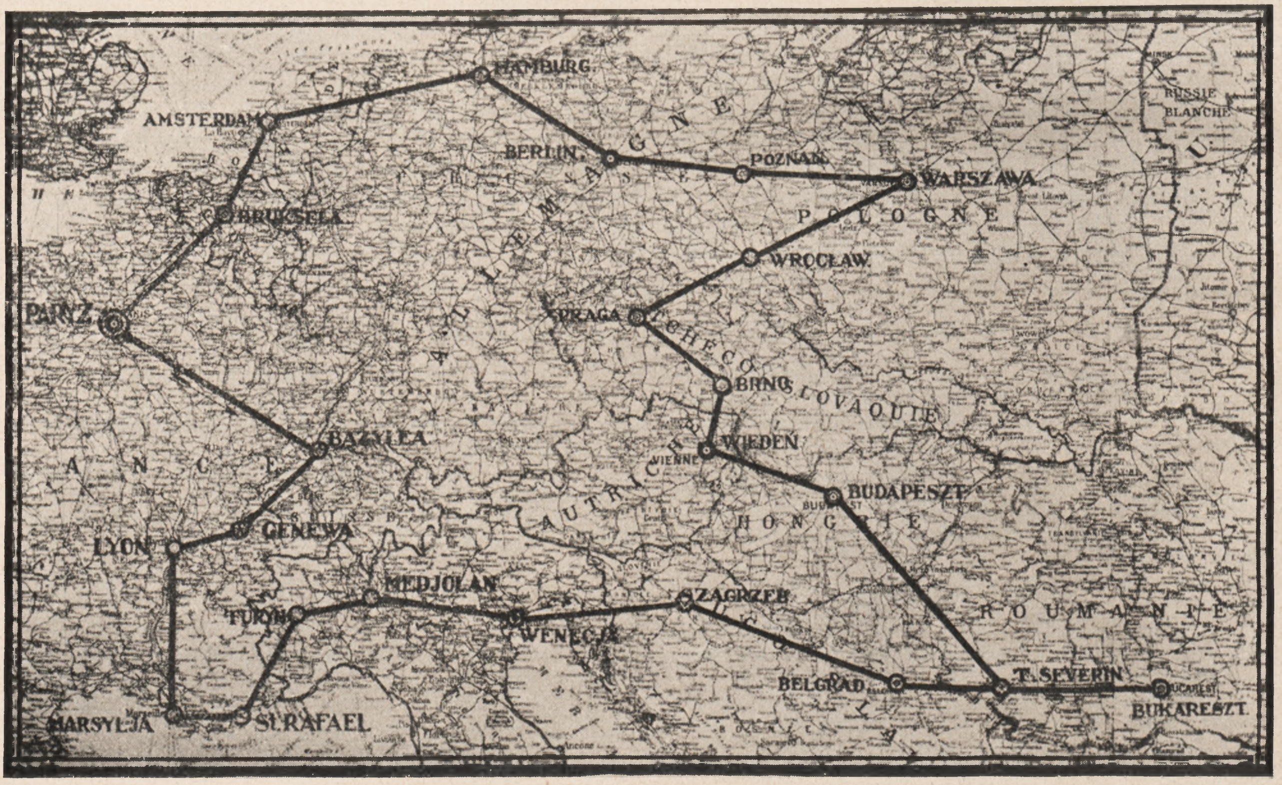
Szwajcarja: S 1 i S 2.

Czechosłowacja: T 1, T 2, T 3, i T 4.

Wśród 82 awjonetek będą 2 awjonetki zgłoszone przez kluby akademickie: B 5 (typ D 18, silnik Genet 65 MK, pilot Nehring i Hasselbach) i E 8 (typ Caudron, silnik Salmson).

Na liście uczestników figurują 2 pilotki angielskie: Lady Baily (znak H 7) i miss Spooner (H 6).

Start z Paryża nastąpi dnia 7 sierpnia. W Warszawie spodziewani są zawodnicy około 10-go, bowiem start z Warszawy, w myśl regulaminu, nie może nastąpić przed 11 sierpnia, godz. 12.



Trasa raidu międzynarodowego awjonetek.

POŚWIĘCENIE POLSKICH LINIJ LOTNICZYCH „LOT"

W dniu 7 lipca b. r. na lotnisku cywilnem w Warszawie odbyła się podniosła uroczystość poświęcenia Państwowo-Samorządowego Towarzystwa „Polskie Linje Lotnicze Lot", w obecności p. Prezydenta Rzeczypospolitej, ministra A. Kühna, gen. Konarzewskiego, płk. Rayskiego, pułk. Filipowicza, prezesa L. O. P. P. min. Eberhardta, generalicji, przedstawicieli świata lotniczego i licznie zgromadzonej publiczności.



P. Prezydent ogląda trójsilnikowy Fokker wykonany w kraju.

Uroczystość rozpoczęto od wysłuchania mszy świętej, odprawionej przez biskupa polowego ks. Galla, oraz kazania ks. biskupa Szlagowskiego, w którem znakomity kaznodzieja podkreślił ważne znaczenie lotnictwa w dobie obecnej.

Po kazaniu na mównicę wstąpił p. Minister Komunikacji, którego przemówienie podajemy w streszczeniu na innem miejscu.

Następnie przemawiał p. dyr. Turbiak, obrazując dotychczasową działalność „Lotu".

Po przemówieniach p. Prezydent udał się, przy dźwiękach orkiestry pracowników warsztatów kolejowych na st. Warsz.-Wsch., zwiedzić stocznię i inne urządzenia Towarzystwa.

Świeżo ukończony Fokker trzymotorowy, zbudowany w fabryce „Plage i Laśkiewicz", wzbudził szczególne zainteresowanie p. Prezydenta.

Następnie odbyła się uroczystość wręczenia Krzyżów Zasługi pracownikom „Lotu", którzy ponieśli wybitne zasługi w swej pracy w lotnictwie komunikacyjnem.

Odznaczeni zostali: piloci K. Burzyński, K. Długaszewski i kier. ruchu Oddz. Warsz. „Lotu" St. Karpiński oraz szef mechaników W. Tarnowski i werkmistrz stoczni T. Sarnowski.

(*t. g.*)

P. minister komunikacji inż. Kühn o lotnictwie cywilnem*)

Jeżeli się mówi o lotnictwie cywilnem w Polsce, to z radością należy podkreślić, że idea lotnictwa znajduje coraz bardziej u nas należyte zrozumienie.

Wielką rolę w propagowaniu odgrywa L. O. P. P., a do spopularyzowania komunikacji lotniczej przyczyniły się bardzo dodatnio istniejące przed 1929 r. towarzystwa lotnicze prywatne.

Lotnictwo cywilne krzepnie coraz bardziej i rozwija się samodzielnie. Mamy już dość liczne kadry wybitnych przedstawicieli nauki, którzy korzystają z pomocy Instytutu Aerodynamicznego, mamy cywilnych pracowników lotnictwa, tak personelu latającego jak i technicznego, t. j. inżynierów, mechaników i obsługi technicznej. Kadry te stale się zwiększają, zapełniając tem samem braki, jakie dotąd dotkliwie odczuwało lotnictwo cywilne.

Dalej *należy z całym naciskiem podkreślić coraz bardziej wzmagające się lotnictwo sportowe, które coraz piękniej się rozwija, głównie dzięki wytężonej i owocnej pracy sportowych klubów lotniczych, z Aeroklubami Akademickiemi na czele.*

Dotychczasowy rozwój sportu lotniczego w Polsce wróży mu możliwości pięknego dalszego rozwoju i świetnych wyników pracy.

Dzięki inicjatywie i przewidującej polityce władz lotnictwa wojskowego, Polska w zakresie zapotrzebowań na materjał lotniczy dla lotnictwa cywilnego jest samowystarczalną.

Początkowo Polska była tylko w stanie budować płatowce i silniki na zasadzie licencyj zagranicznych; mianowicie płatowce Fokker są budowane w całości z materjałów krajowych przez fabrykę „Plage i Laśkiewicz" w Lublinie. Silniki do tych płatowców, typu Wright, są produkowane przez Polskie Zakłady „Skoda".

Obecnie już możemy się posiłkować materjałem lotniczym, który jest owocem koncepcyj twórczych naszych konstruktorów. Należą tu w pierwszym rzędzie: samolot „P. W. S. 20", wykonany przez Podlaską Wytwórnię Samolotów, oraz samolot „Lublin R. X", wykonany również wg własnych projektów przez fabrykę „Plage i Laśkiewicz".

Ponadto Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie oraz dwie wyżej wymienione fabryki pracują nad wykonaniem nowych typów samolotów komunikacyjnych, które powinny zastąpić z powodzeniem obce typy samolotów.

Również podkreślić muszę wytężoną pracę naszych młodych konstruktorów, której wynikiem jest cały szereg awjonetek, tego najlepszego propagatora lotnictwa sportowego.

Dziś śmiało możemy już powiedzieć, że pod względem polityki przemysłu lotniczego jesteśmy na dobrej drodze.

Przechodząc do najważniejszego zadania lotnictwa cywilnego, jakiem jest lotnictwo komunikacyjne, winie-

*) Z przemówienia wygłoszonego w dn. 7. VII. 29 na uroczystości poświęcenia L. L. „Lot".

nem podkreślić korzyści, jakie komunikacja lotnicza daje, a więc:

1) zwiększenie szybkości komunikacji, a przez to przyśpieszenie tętna życia ekonomicznego w kraju,
2) szybkie połączenie ważniejszych centrów w kraju z zagranicą,
3) popieranie rodzimego przemysłu lotniczego, dzięki zamówieniom dla lotnictwa komunikacyjnego,
4) utrzymanie w treningu personelu latającego i wyćwiczenie personelu technicznego,
5) przygotowanie i rozbudowa naziemi, które mogą służyć w wypadku działań obronnych jako bazy dla lotnictwa wojskowego,
6) stworzenie w celach obronnych częściowego zapasu materjału lotniczego.

Powyższe fakty spowodowały, że państwa wzięły na swe barki ciężary, związane z prowadzeniem lotnictwa komunikacyjnego.

Dotychczas lotnictwo komunikacyjne nigdzie się nie opłaca i państwa pokrywają wszystkie wydatki, związane z prowadzeniem tej komunikacji i łożą olbrzymie sumy na organizację wewnętrzną i zdobywanie nowych szlaków międzynarodowych, widząc w tem olbrzymie korzyści na przyszłość.

W Polsce koszty te obciążały państwo prawie w 95% Było to całkiem naturalne, ze względu na pionierską rolę, jaką państwo musiało odegrać w rozwoju lotnictwa.

Jednakże wszystkie wyżej przytoczone motywy oraz zadania i cele lotnictwa komunikacyjnego przemawiają za tem, aby pieczę nad lotnictwem roztoczyło nietylko państwo, ale i wszystkie inne organizacje państwowo zainteresowane, a w pierwszym rzędzie czynniki samorządowe.

Z natury rzeczy wynika, że o ile państwo wzięło na siebie początkowo olbrzymie koszty, związane z rozbudową lotnisk oraz przygotowaniem komunikacji lotniczej międzynarodowej, o tyle zadaniem samorządów winno być rozszerzenie rozwoju lotnictwa komunikacyjnego międzymiastowego przez udział w subwencjach dla linij lotniczych oraz przez zakładanie własnych lotnisk i instalacyj pomocniczych.

Z wyżej wymienionych powodów Ministerstwo Komunikacji powołało do życia przedsiębiorstwo Polskie Linje Lotnicze „Lot" o kapitałach państwowych i samorządowych, które działa na zasadach przedsiębiorstw handlowo-przemysłowych prywatnych.

Dotąd przystąpiły do przedsiębiorstwa Samorządy Śląskie i Skarb Śląski oraz miasto Bydgoszcz.

Jestem przekonany, że dotychczasowe wyniki działalności „Lotu" oraz znaczenie jego działalności dla miast spowodują pozostałe miasta, mianowicie Warszawę, Lwów, Kraków, Poznań i Łódź do przyśpieszenia swego przystąpienia do „Lotu".

Jeśli mówimy o komunikacji lotniczej w Polsce pod względem jej znaczenia ściśle państwowego i technicznego, pragnąłbym jeszcze zwrócić uwagę na rolę Polski w ogólnej komunikacji międzynarodowej.

Położenie geograficzne Polski ze względów lotniczych jest nadzwyczaj charakterystyczne.

Polska, kraj o otwartych granicach, o idealnych płaszczyznach dla lotnictwa, pod względem wojskowym umożliwia napady lotnicze na Polskę prawie przez wszystkie granice. Te same jednak właściwości położenia geograficznego Polski czynią ją wymarzonym krajem dla lotnictwa cywilnego, a w szczególności dla lotnictwa komunikacyjnego.

Polska leży na skrzyżowaniu dróg naturalnych, łączących Europę z Azją, to jest Zachód ze Wschodem, oraz kraje Północy z krajami Południa.

Ponieważ rola i znaczenie środków komunikacyjnych w państwach nowoczesnych przedstawia dominujące znaczenie dla całokształtu życia danego państwa, a drogi powietrzne będą niemniej ważne od dróg lądowych i wodnych, przeto Polska winna sobie zdać jasno sprawę z ważności dziejowej lotnictwa komunikacyjnego oraz musi się zdobyć na duży wysiłek tak intelektualny jak i finansowy, aby w swej pionierskiej pracy nad rozwojem lotnictwa móc zapewnić sobie na przyszłość należny jej udział i rolę w międzynarodowej komunikacji lotniczej, której naturalne szlaki powietrzne przebiegają nad jej własnem terytorjum.

Obecnie, jak przedstawiłem, jesteśmy wewnętrznie zorganizowani i przygotowani do rozpoczęcia następnego etapu, t. j. komunikacji międzynarodowej.

Działalność i zamierzenia Linij Lotniczych „Lot"*)

Rozpoczęliśmy pracę w ciężkich warunkach, w środku zimy kalendarzowej. Z jednej strony piętrzyły się przed nami trudności organizacyjne i techniczne, z drugiej nieoczekiwanie bardzo surowa zima utrudniała niezwykle naszą pracę.

Oprócz płatowców Junkers, używanych przez poprzednie Towarzystwo, wypuściliśmy na linje płatowce Fokker, dotąd w Polsce nieużywane, z silnikiem, którego personel linij lotniczych nie znał.

Surowa zima zmusiła nas do postawienia po raz pierwszy w naszem lotnictwie komunikacyjnem wszystkich płatowców na płozy, do obsługiwania silników na polu przy 30-stopniowym mrozie; regularność lotów przy tak niskiej temperaturze została jednak utrzymana.

Wyniki naszej półrocznej działalności są następujące: Poza eksploatowanemi do końca roku ubiegłego przez towarzystwa prywatne linjami o rzeczywistej długości trasy około 2.100 klm. w siedmiu etapach, które otworzyliśmy i eksploatujemy nadal, zdublowaliśmy ruch na trzech dawnych etapach, otrzymaliśmy nowe linje, łączące Śląsk z Gdańskiem, zorganizowaliśmy nowe placówki lotnicze w Katowicach i Bydgoszczy. Rzeczywista długość trasy eksploatowanych przez P. L. L. „Lot" linij wynosi ponad 3.300 km. w trzynastu etapach, czyli po $^1/_2$ roku o 1.200 km. i o 6 etapów więcej niż w roku ubiegłym.

Statystyka naszej półrocznej pracy wykazuje, że w lotach normalnych i dodatkowych samoloty P. L. L. „Lot" dokonały 2.395 lotów na przestrzeni 556,328 kilometrów, przewożąc 4.842 pasażerów, 14.525 kg. poczty i 157.314 kg. towarów. Są to cyfry na poziomie najstarszych europejskich towarzystw komunikacji lotniczej.

Osiągnęliśmy pełne bezpieczeństwo i wysoką regularność pomimo nadzwyczaj niekorzystnych warunków atmosferycznych. Regularność nasza była wyższa niż uzyskana poprzednio, wyższa nawet niż osiągnięta przez zagraniczne przedsiębiorstwa komunikacji powietrznej, od wielu lat świetnie zorganizowane i bogate w doświadczenie,

Osiągnęliśmy bardzo dodatnie wyniki przy eksploatacji silników lotniczych, zbudowanych w kraju, nieosiągnięte, o ile nam wiadomo, gdzieindziej. Odnosi się to tak co do długości życia silników, jak i terminów ich remontów. Przypuszczamy, że niemniej dodatnie rezultaty otrzymamy z płatowcami, zbudowanemi w polskich fabrykach samolotów.

Pomyślne dotychczasowe wyniki pracy naszej zawdzięczamy po pierwsze wysokiemu poczuciu obowiązku i obywatelskiemu stanowisku naszych pracowników, po drugie życzliwej pomocy wszystkich czynników państwowych, a przedewszystkiem lotnictwa wojskowego i czynników samorządowych, z jakiemi życie nasze nas stykało, i wreszcie objawom sympatji, jaką nas obdarza społeczeństwo i prasa.

*) Z przemówienia wygłoszonego w dn. 7. VII 29 na uroczystości poświęcenia L. L. „Lot"

Podkreślić należy pełną poświęcenia i oddania pracę pilotów i mechaników, którzy bez względu na mrozy, śnieżyce i mgły oraz inne niekorzystne warunki atmosferyczne, dzień w dzień pełnili swą ciężką służbę, pragnąc zapewnić lotnictwu komunikacyjnemu jak najsprawniejsze funkcjonowanie i zupełne bezpieczeństwo lotów.

Majstrzy i robotnicy warsztatowi swą niestrudzoną, niewidoczną może nazewnątrz, a nadzwyczaj wydajną i sumienną pracą, utrzymywali na wysokim poziomie sprawności technicznej sprzęt lotniczy, przyczyniając się w wielkiej mierze do regularności i bezpieczeństwa lotów.

Kierownicy i urzędnicy ruchu nieśli w trudnych warunkach odpowiedzialność moralną za bezpieczeństwo ruchu na Linjach Lotniczych.

Wszyscy dali maksimum wysiłku, wykazali, że są elitą, czującą swą odpowiedzialność względem kraju za sprawne funkcjonowanie Linij Lotniczych i zdającą sobie sprawę, że powodzenie pionierskiej pracy polskiego lotnictwa komunikacyjnego przyczyni się też do stwierdzenia dobrego imienia Polski poza granicami kraju.

Sześciu z naszych pracowników technicznych ma dziś otrzymać „Krzyże Zasługi". Są to: dwaj piloci, którzy mają za sobą olbrzymią, niemal pół miljona kilometrową przestrzeń podobłoczną, odbytą w codziennej służbie w przewozie powietrznych pasażerów, poczty i towarów, przyczem żadnego z powierzonych im pasażerów nie narazili na szwank na zdrowiu, ani nie zezwolili na zagubienie lub zniszczenie żadnej przesyłki, powierzonej im do przewozu; dwaj kierownicy ruchu, którzy dzięki swej umiejętności i niestrudzonej pracy znakomicie pomagali pilotom w dokonywaniu pewnych i regularnych podróży, wreszcie jeden werkmistrz i jeden szef mechaników, którzy najbardziej wytrwałą pracą i wybitnem uzdolnieniem zapewnili bezpieczeństwo sprzętu lotniczego.

Nasze zadania obecne to podniesienie dochodowości P. L. L „Lot" jako przedsiębiorstwa.

Potrzeba płatowca dla rozwoju nowego życia ekonomicznego po wielkim kataklizmie dziejowym, jakim była Wielka Wojna, nie ulega wątpliwości. Wyczuwamy wszyscy, że nadzwyczajny rozwój nowego środka lokomocji jest już bliski.

Naszem zadaniem będzie wykazać potrzebę i pożytek płatowca jako jednego ze środków do podniesienia tempa wymiany bogactw i usług oraz podniesienia dobrobytu.

Dotychczasowa działalność polskiego lotnictwa komunikacyjnego ograniczała się dotąd do obszaru Polski.

Następnym etapem normalnym w jej rozwoju i koniecznym dla wykazania całej skali korzyści, płynących z komunikacji lotniczej, będzie udział „Lotu" w eksploatacji międzynarodowej.

Dotychczasowe pomyślne wyniki naszej pracy pozwalają nam tuszyć, że upaństwowiona i uspołeczniona polska komunikacja powietrzna będzie działała na terenie zagranicznym nie mniej sprawnie, niż na terenie krajowym, czego zresztą mamy dobre przykłady w Wiedniu, gdzie polskie lotnictwo komunikacyjne cieszy się jak najlepszą opinją co do swej wartości.

REKORDY DŁUGOTRWAŁOŚCI LOTU Z ZAOPATRZENIEM

Próba zasilania w locie materjałami pędnemi płatowca, tak szczęśliwie przeprowadzona poraz pierwszy w początkach stycznia b. r. podczas rekordowego podówczas lotu trójsilnikowego Fokkera „Question Mark",



stała się początkiem nowego okresu w dziedzinie światowych rekordów lotniczych.

Od tego czasu minęło zaledwie pół roku, a byliśmy świadkami trzech nowych rekordów długotrwałości lotu z zaopatrzeniem, z których każdy, w stosunku do poprzedniego, był sensacją nielada.

Jak pisaliśmy już w N-rze 1 (51), płatowiec „Question Mark" przebywał w powietrzu 150 godzin 46 minut i posiadał na swym pokładzie 5 lotników, pilotujących na zmianę.

W cztery miesiące potem, w dniu 26 maja b. r., lotnicy amerykańscy Robbins i Kelly pobili ten rekord, przebywszy w powietrzu bez lądowania 172 godziny 34 minuty. Do ukończenia lotu zmusiło lotników śmigło odmawiające posłuszeństwa.

Rekord ten utrzymał się jednak niedługo. Padł on wkrótce potem, pobity przez samolot kalifornijski „Angelano", który wylądował w Los Angelos w dniu 13 lipca, po przebyciu w powietrzu 246 godzin 44 minut, t. j. przeszło 10 dni, przebywając w tym czasie niemałą przestrzeń 32.000 klm.

Zdawało się, że piękny ten rekord utrzyma się przez czas dłuższy, tymczasem okazuje się, iż ambicja lotnicza nie ma granic.

Oto w ostatnim dniu lipca na lotnisku w St. Louis wylądował szczęśliwie płatowiec „Saint Louis Robin", pilotowany przez lotników amerykańskich Jaeksona i O'Briana, którzy przebywali w powietrzu bez lądowania ni mniej ni więcej tylko 420 godzin 21 minut, czyli 17 i pół dnia! W tak niebywale dotąd długim czasie lotnicy przelecieli 41.250 klm., czyli drogę, równą mniejwięcej długości równika. Na przebycie tej drogi „Saint Louis Robin" zużył ogółem 13.376 litrów benzyny, która była dostarczana w locie przez inne samoloty 47 razy. Prócz tego, tą samą drogą 30 razy dostarczano lotnikom żywność, wodę i bieliznę.

Pomimo ulewnego deszczu, na lotnisku w St. Louis powitał lądujących lotników przeszło 15-tysięczny tłum, niecierpliwie wyczekujący wyników szalonego rekordu. Wśród zebranych na lotnisku obecny był również Lindbergh.

Po wylądowaniu, które nastąpiło na usilne prośby i żądania, wysyłane drogą radjową z ziemi, z powodu nadciągającej wielkiej burzy oraz przemęczenia silnika, który zaczynał szwankować, obaj lotnicy zostali natychmiast poddani szczegółowym badaniom lekarskim, które nie odkryły poważniejszych zmian w organiźmie.

Niezmordowana załoga płatowca „Sant Louis Robin" otrzymała natychmiast po wylądowaniu szereg na-

gród honorowych i pieniężnych, tych ostatnich na niemałą sumę 31.255 dolarów, m. in. od właściciela firmy, z której pochodził silnik.

Zamieszczona fotografja przedstawia zasilany w powietrzu płatowiec „Angelano", którego rekord wytrzymałości w locie został obecnie pobity przeszło o tydzień.

K. Gr.

LOTNICY POLSCY NA ZAWODACH ZAGRANICĄ

W Bukareszcie.

Dnia 30 czerwca odbyły się w Bukareszcie święto i popisy lotnicze, urządzone staraniem Królewskiego Aeroklubu Rumunji. Popisy te miały głównie na celu propagandę lotnictwa wśród społeczeństwa, toteż program ich był bardzo urozmaicony i efektowny.

W zawodach bukareszteńskich wzięła również udział reprezentacja polska, złożona z eskadry trzech płatowców myśliwskich Spad 61, pilotowanych przez kpt. pil. Leopolda Pamułę (komendanta eskadry), por. pil. Jerzego Bajana i por. pil. Stanisława Grzybowskiego. Ekipa polska przybyła do Bukaresztu (lotnisko Pipera) z Warszawy, drogą na Lwów i Jassy, w dniu 26 czerwca popołudniu, pokonywując zwycięsko w locie wyjątkowo trudne warunki atmosferyczne, deszcz i burzę. Tegoż dnia wieczorem lotnicy nasi wzięli udział w bankiecie, urządzonym przez inspektora lotnictwa rumuńskiego, gen. Gorskiego, który na krótko przedtem bawił z eskadrą rumuńską w Polsce. Spędziwszy dwa pierwsze dni na zwiedzaniu miasta i t. p., trzeciego dnia rano lotnicy nasi wzięli udział w uroczystem nabożeństwie za poległych lotników rumuńskich, a następnie w śniadaniu, urządzonem przez gospodarzy na lotnisku Pipera. Podczas śniadania lotnicy nasi zostali przedstawieni regentowi Rumunji — Ks. Mikołajowi, premjerowi — p. Maniu, licznym innym dygnitarzom państwowym, oraz generalicji i attache wojskowym państw obcych, akredytowanym w Bukareszcie. Śniadanie urozmaiciły popisy grupowe płatowców rumuńskich.

Dnia tego w południe reprezentacja Polski uczciła pamięć poległych lotników rumuńskich przez złożenie wieńca na ich grobie, poczem była gościnnie podejmowana przez prezesa Aeroklubu rumuńskiego ks. Bibesco w jego zamku pod Bukaresztem.

Właściwe zawody i popisy rozpoczęły się w dniu 30 czerwca popołudniu na lotnisku Baneasa, dokąd uprzednio ekipa nasza przeprowadziła tego dnia swe płatowce.

Na program zawodów złożył się cały szereg b. efektownych pokazów i popisów, jak prezentacja w locie awjonetki Romania-Santa-Maria, znanej z lotu po Europie, bombardowanie prowizorycznie wzniesionej wpobliżu lotniska wioski, bronionej gorliwie przez artylerję przeciwlotniczą, start i defilada w szyku grupowym 18 płatowców myśliwskich Spad 61, zrzucanie manekinów ze spadochronami, skok ze spadochronem lotniczki rumuńskiej p. Braescu, strącanie przez samoloty baloników, akrobacje, walka powietrzna dwóch płatowców, popis, akrobacje i grupowy lot awjonetek, z których jedna pilotowana była przez kobietę, demonstracje płatowca Spad 91 z silnikiem Hispano-Suiza 500 KM przez francuskiego pilota Villechanoux i t. d.

Wielki entuzjazm wśród lotników rumuńskich wywołały popisy oraz akrobacje grupowe i indywidualne, wykonane przez ekipę polską, której specjalne uznanie i gratulacje z tej okazji złożyli zaraz potem w loży ministerjalnej ministrowie Vaida Michalake i gen. Cichoshi.

W dniu 1 lipca w południe lotnicy polscy podejmowani byli śniadaniem przez ministra pełnomocnego R. P. w Bukareszcie p. Szembeka, w którem wzięli również udział najwybitniejsi przedstawiciele ze sfer rządowych oraz rumuńskiego świata wojskowego, lotniczego i dyplomatycznego, z ministrem wojny gen. Cichoshim, gen. Gorskim, szefem sztabu pułk. Samsonowiciu, ks. Bibesco i in. na czele.

Następnego dnia lotnicy złożyli, w towarzystwie polskiego attache wojskowego mjr. Michałowskiego, szereg wizyt oficjalnych, a mianowicie szefowi Departamentu Lotnictwa gen. Dumitrescu, dowódcy dywizji lotniczej gen. Syrbu, gen. Gorskiemu oraz pułk. Samsonoviciu, gdzie zostali udekorowani odznakami pilotów Rumunji.

Dnia 4 lipca rano, odprowadzana przez lotników rumuńskich, eskadra polska wyruszyła do Konstancji, gdzie była bardzo gościnnie podejmowana obiadem i bankietem przez dowódcę i korpus oficerski tamtejszej szkoły bombardowania i strzelania.

W dniu 5 lipca, po tygodniowym przeszło pobycie w gościnnej Rumunji, powróciła ekipa polska drogą na Jassy — Lwów do Warszawy, przywożąc ze sobą do kraju miłe wspomnienia.

W Reims.

Eskadra, reprezentująca lotnictwo polskie na tegorocznem święcie lotniczem i zawodach w Reims, złożona z 3 płatowców Potez XXV, wystartowała do Francji w dniu 13 czerwca rano. Załogę płatowców stanowili: mjr. Konarski, jako dowódca eskadry, z por. B. Nieznańskim, kpt. Rostawiecki z por. Pinińskim i kpt. Munerski z kpt. Budzińskim.

W drodze do Reims eskadra zmuszona była, z powodu złych warunków atmosferycznych, zatrzymać się na noc w Berlinie. Drugą noc spędziła w Nancy, dokąd przybyła 14 czerwca w południe.

Przylot eskadry polskiej do Reims nastąpił w dniu 15 czerwca rano. Lotnicy zostali tam gościnnie powitani i podejmowani śniadaniem przez „Federation Nationale des Aviateurs" oraz przez włoskiego konsula p. Mazzuchi. Wkrótce po eskadrze polskiej przyleciał na lotnisko w Reims francuski minister lotnictwa p. L. Eynac, który w rozmowie z naszymi lotnikami zainteresował się polskim przemysłem lotniczym.

Dzień ten zakończył bankiet nieoficjalny, wydany przez Federation Nationale des Aviateurs.

Właściwe zawody rozpoczęły się w dniu 16 czerwca i miały przebieg bardzo ciekawy, ze względu na bogaty program, a głównie z powodu udziału w nich najwybitniejszych asów francuskiego lotnictwa. Szczególne zainteresowanie wzbudziły akrobacje, dokonywane po mistrzowsku przez Détroyat'a na Moranie i Lemoigne'a, pilotującego bez pomocy rąk. Zawody zakończyły się piękną defiladą 40 płatowców Breguet XIX z 12 pułku lotniczego.

Wieczorem tegoż dnia odbyło się przedstawienie w operze, zaś po teatrze bankiet oficjalny na cześć gości, urządzony przez Federację, na którym przemawiali: prezes Federacji mjr. Faillant, delegat Niemiec, Wronsky, Italji — Ferrarin i Polski — mjr. Konarski.

Następnego dnia eskadra polska opuściła gościnny Reims, udając się do Paryża, gdzie zabawiła kilka dni, poczem dnia 27 czerwca wystartowała w powrotną drogę przez Strassburg i Pragę Czeską do Warszawy.

Udział ekipy polskiej w święcie lotniczem w Reims był nową manifestacją braterskich stosunków, łączących lotnictwo francuskie i polskie.

OTWARCIE LUBELSKIEGO KLUBU LOTNICZEGO

Dn. 14 lipca odbyła się w Lublinie uroczystość otwarcia Lubelskiego Klubu Lotniczego, zorganizowana przez Zarząd wymienionego Klubu wespół z Lubelskim Komitetem L. O. P. P.

Organizatorzy połączyli swoje święto z pokazem lotniczym dla publiczności, przysłużywszy się znakomicie propagandzie lotnictwa na terenie Lublina.



Fragment lotniska podczas uroczystości.

Uroczystość zgromadziła licznych przedstawicieli władz centralnych i miejscowych z v. wojew. i prezesem K. W. L.O.P.P. Karasińskim na czele. Ze świata lotniczego obecni byli m. in.: nacz. Wydz. Lotn. Cyw. pułk. Filipowicz, prezes Zarządu Gł. L.O.P.P. inż. Eberhardt, d-ca O. S. L. pułk. Ujejski, kpt. Halewski, reprezentanci Aer. Akad., Sekcji Lotniczej stud. P. W. oraz Klubu w Białej, tudzież prasa lotnicza.

Do uświetnienia uroczystości przyczynił się znakomicie zlot maszyn, wśród których znalazły się także samoloty klubowe: dwie awjonetki z Warszawy — J. D. 2, własność A. A. we Lwowie, pilotowana przez p. Grzeszczyka i R. W. D. Sekcji Lotniczej, kierowana przez por. Żwirkę, oraz P. W. S. 3 z Białej Podlaskiej pilotowana przez p. Rutkowskiego. Obsadę trójki Spadów z Warszawy stanowili piloci: por. Kempiński, por. Grzybowski i chor. Szurlej. Przybył też 1 Spad z Wilna, kierowany przez kpt. Rutkowskiego.

Uroczystość rozpoczęło nabożeństwo w kościele św. Michała, poczem udano się na lotnisko fabryki, na którem odbył się chrzest płatowców oraz loty popisowe.

Pierwszy przemawiał prezes L. K. L. inż. T. Gumowski, witając gości. Następnie kolejno przemawiali: P. wicewojewoda Karasiński w imieniu Rządu i Komitetu Woj. L.O.P.P. zapewniając, że L. K. L. liczyć może zawsze na poparcie zarówno Rządu jak i społeczeństwa, którego wyrazicielką jest L.O.P.P. Następnie imieniem Min. Komunikacji wygłosił przemówienie i dokonał oficjalnego otwarcia L. K. L. i Szkoły Pilotażu płk. Filipowicz. W imieniu Zarządu Głównego L. O. P. P. przemawiał prezes inż. J. Eberhardt, dalej kpt. Halewski w imieniu Dep. Aeronautyki, red. J. Osiński imieniem Zarządu Gł. A. A., dyr. Dębowski imieniem Zarządu Zakł. Mech. Plage i Laśkiewicz. W imieniu uczniów Szkoły Pilotażu przemawiał p. Kazimierz Różański, wreszcie imieniem włościaństwa polskiego witał powstanie Klubu Lotniczego wójt gminy Konopnica, p. Zdyb, który wraz z delegacją mieszkańców gminy przybył na uroczy-



Grupa członków i uczniów I-go kursu pilotażu Lubelskiego Klubu Lotniczego.

stość. Delegacja odznaczała się barwnemi strojami ludowemi z okolic Lublina. Nakoniec ks. szambelan Gostyński wygłosił dłuższe, okolicznościowe przemówienie, w którem scharakteryzował powstanie i rozwój lotnictwa od najdawniejszych czasów do chwili obecnej w pięknych i podniosłych słowach. Następnie odbył się chrzest lotniczy wszystkich płatowców według tradycji lotniczej, przez tłuczenie butelek z winem szampańskiem.

Po skończonej ceremonji chrztu rodzice chrzestni oraz goście złożyli swe podpisy w księdze pamiątkowej L. K. L., poczem udali się do hangaru na śniadanie. Wśród serdecznego nastroju, jaki tam panował, wzniesiono szereg toastów.

Uroczystość zakończyły popisy spadzistów, budzące zachwyt tłumnie zgromadzonej na lotnisku publiczności, oraz loty pasażerskie.

Raid akademików na własnej maszynie

2) (Dokończenie)

We środę, dn. 19 czerwca, o godz. 7-ej rano startujemy z Lublina i po paru rundach nad lotniskiem, podczas których prowadzimy „walkę powietrzną" z Hanriotem pilotowanym przez p. Szulczewskiego, instruktora Lubelskiego Klubu, kierujemy się na Kraków. Z Lublina lecimy razem z Potezem XXVII prowadzonym przez p. Mroczkowskiego, który wracał do Krakowa z lotu ćwiczebnego. Trzymamy się razem: Potez trochę redukuje, my zaś dodajemy gazu i do Annopola dolecieliśmy razem. Tutaj Potez, śpieszący się widocznie na śniadanko, dodał gazu i zostawił nas samych (zresztą wyprzedził nas wszystkiego o 14 minut).

Ze względu na pogodę, był to bezsprzecznie najpiękniejszy etap. Lecieliśmy blisko na 2000 m. —powietrze było spokojne, niebo — czysty błękit. Jedynie chwilami przechodziliśmy ponad misternemi napół przezroczystemi chmurkami, które jak cudowne kurtyny odsłaniały pod nami coraz nowe widoki, coraz inne miasteczka i wsie, połączone wąskiemi, białemi nitkami szos lub też pokręconemi wstążkami rzek spływających do Wisły, znajdującej się ciągle po naszej lewej ręce.

Oglądamy Ożarów, Sandomierz, przelatujemy dokładnie nad Staszowem i Stopnicą, a że rozgląd mamy wspaniały, poznaję zdaleka Pińczów, Busk i inne znajome mi miasteczka. Wreszcie przelatujemy za Nowym Korczynem nad Nidą i teraz wypatrujemy już Krakowa, gdyż, mimo pogodnego nieba, zaczyna nam być na tej wysokości dość zimno.

Jednak Krakowa nie widzimy, gdyż horyzont zaczyna się pokrywać chmurami i pogoda trochę się psuje, a lekką naszą maszynkę zaczyna podrzucać.

Wreszcie widzimy Rakowice i lotnisko krakowskie — robimy nad niem parę reprezentacyjnych wiraży, pokazujemy szybkość i dobre własności planowania i z góry już możemy zaobserwować, iż wzbudzamy tu wielkie zaciekawienie naszą awjonetką o tak oryginalnej konstrukcji i dobrych własnościach lotu.

Po chwili lądujemy i znajdujemy gościnę w hangarze Krakowskiego Aeroklubu Akademickiego i serdeczne przyjęcie u jego członków.

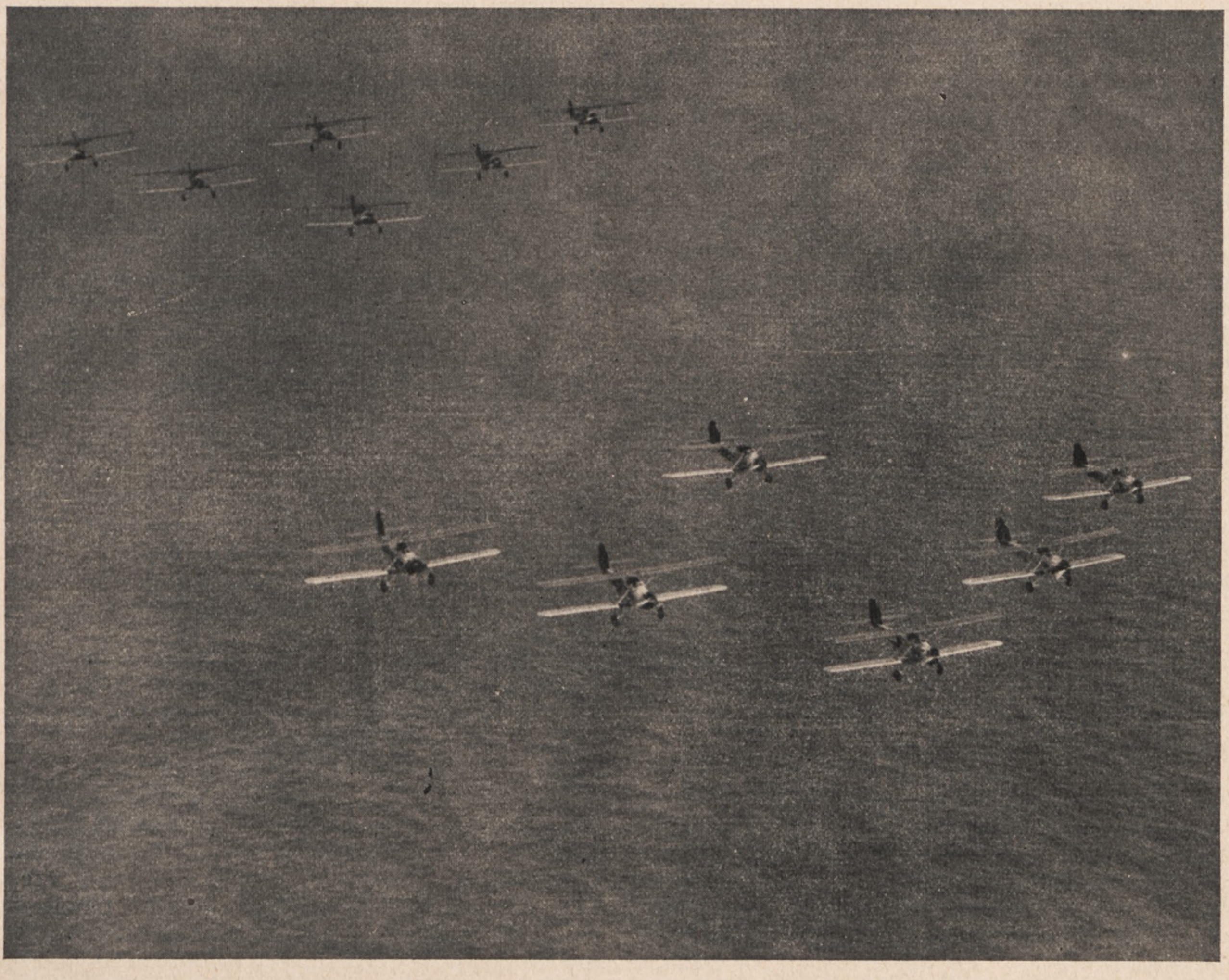
Krótko jednak zabawiliśmy w Wawelskim grodzie, gdyż chcemy być jeszcze tego samego dnia w Katowicach, a wszyscy radzą nam wykorzystać „okazję", pod postacią Junkersa, który leci po południu—i polecieć jego śladem.

Tak też i robimy. Startujemy z Krakowa razem z Junkersem, pilotowanym przez p. Kotarbę, który ogląda się często za nami, zdziwiony, iż możemy za nim nadążyć.

No i jakoś nadążyliśmy i przylecieliśmy razem z nim do Katowic, a począwszy od Chrzanowa, dokąd z Krakowa leci się łatwo linją kolejową, dziękowaliśmy tym, co nam poradzili tak dobrze, gdyż wątpliwe byłoby, czy za pierwszym razem, gdybyśmy sami lecieli, znaleźlibyśmy lotnisko katowickie. Od Chrzanowa bowiem zaczyna się nadzwyczaj gęsta sieć linij kolejowych, bocznic fabrycznych, szos, dróg bocznych, pozatem jedno miasteczko łączy się z drugiem tak, iż zorjentowanie się z mapy o dużej skali jest nadzwyczaj trudne.

Do tego należy dodać, iż lotnisko katowickie znajduje się w dolinie, wśród bagna i że do lądowania jest jedynie koło wyszutrowane, o średnicy 170 metrów, zaś wylądowanie poza niem grozi conajmniej kapotażem.

Szczęściem trafiliśmy w kółko i prędko znajdujemy się w obszernym hangarze, gdzie serdecznie jesteśmy witani przez znajomych z Warszawy, którzy obiecują się zaopiekować naszym płatowcem. Mając interesy w Katowicach, w związku z budową warsztatów Sekcji, pozostajemy w tem mieście przez cały czwartek. Uprzedzeni o trudnym wylocie z Górnego Śląska, gdyż rankiem cały ten okrąg przemysłowy jest nawet w pogodny dzień pokryty gęstą i niską mgłą, pochodzącą z dymów fabrycznych — postanawiamy ponownie skorzystać dnia następnego z wypróbowanego już sposobu i przyczepić się do Junkersa startującego do Poznania.



Tak więc w piątek o godz. 7.30 jesteśmy na lotnisku, szykujemy maszynę na ten 300-u kilometrowy przelot i umawiamy się ze znajomymi pilotami lecącymi do Poznania, aby wyprowadzili nas do Herbów, gdyż boimy się, aby we mgle nie zalecieć do niemieckiego G. Śląska. Ma się rozumieć, łatwo uzyskujemy zgodę i startujemy przed 8-mą, wykonawszy przedtem opisywane już w innych wypadkach loty pokazowe.

Gdy Junkers znalazł się w powietrzu, lecimy za nim i ze zdumieniem spostrzegamy gęstą, ciemną, żółtą mgłę, która nisko ściele się nad ziemią i zasłania całkowicie horyzont. To też dodajemy gazu i wyrywamy naprzód jak możemy, by nie zostać w tyle za Junkersem, który tym razem ma mocniejszy, bo 300-konny silnik. Wreszcie, gdy lecieliśmy nad Tarnowskiemi Górami, horyzont się wyjaśnia, mgły idą w górę, kończą się liczne miasteczka, a przed nami widzimy lasy z linją kolejową Kalety — Wieluń, która jest dobrą i łatwą drogą orjentacyjną.

Przelatujemy nad Herbami, gdzie żegnamy się z Junkersem i dalej już sami podążamy, trzymając się kolei aż do Wielunia, przed którym przecięliśmy poraz pierwszy Wartę. Za Wieluniem lecimy już tylko według mapy. Pogoda dobra, rozgląd daleki, to też bez trudności trzymamy się trasy płatowców komunikacyjnych. Przelatujemy nad Prosną, która znaczy nam dokładnie połowę drogi do Ławicy i zdaleka spostrzegamy Ostrów — wyraźną stację węzłową z dużemi fabrycznemi zabudowaniami.

Nad Ostrowiem jednak zaczyna nas „zdrowo" rzucać — te niecałe 500 kg to wprost zabawka dla potężnego wiatru, który ciska nami jak piłką. Chmury coraz gęstsze i niższe każą nam zejść na 1000 m, a nadomiar złego chwilami zaczyna padać deszcz.

Pod nami Poznańskie, które charakterystycznie odróżnia się od dawnej Kongresówki ilością linij kolejowych i szos oraz murowanemi, porządnie utrzymanemi domami wiosek. Mijamy Jarocin, a pogoda coraz gorsza, wiatr silny, przeciwny; silnik zaczyna przerywać i zbyt obficie oliwić — boimy się, że zaoliwi świece.

Schodzimy jeszcze niżej, a pod Książem przechodzimy poraz drugi nad Wartą i lecimy obok Wielkich Jezior, które ciągną się aż pod sam Poznań.

Z góry obserwujemy Kórnik, położony nad ogromnem jeziorem, a wyglądający jak drogocenny kamień, oprawny w złoto dojrzewających pól zboża.

Wkrótce spostrzegamy zdaleka Poznań otoczony sadami, a liczne parki i skwery nadają temu wielkiemu miastu zupełnie odrębny wygląd. Przelatując nad terenami Wystawy, jesteśmy zdziwieni jej ogromem oraz ruchem, jaki tam panuje.

Po chwili lądujemy na Ławicy, przebywając 320 km w niecałe 3 godziny przy niesprzyjającym wietrze i zużywając na to jedynie 24 kg benzyny.

Całe popołudnie spędzamy na Wystawie, którą, ma się rozumieć, poznajemy bardzo pobieżnie i w tempie stanowczo za szybkiem. Żałujemy wielce, iż musimy już nazajutrz, t. j. w sobotę, wracać do Warszawy.

W sobotę rano zwiedzamy jeszcze fabrykę „Samolot", oprowadzani przez naszego starszego kolegę i założyciela Sekcji, inż. R. Bartla, a następnie szykujemy maszynę do naszego ostatniego etapu.

Wreszcie, żegnani przez kolegów z Aeroklubu Akademickiego Poznańskiego, startujemy parę minut przed 3-cią. Ponieważ na starcie pozostał prof. Witoszyński, opiekun Sekcji Lotniczej, oraz pułk. Szandorowski, kol. Drzewiecki stara się wydusić z maszyny wszystko co można i pokazać ją w jaknajlepszem świetle. To też kręcimy się jeszcze jakieś dziesięć minut nad lotniskiem, poczem kierujemy się na Warszawę.

Wobec zachmurzonego nieba, postanowiliśmy lecieć ponad chmurami, aby uniknąć rzucania i nie iść zbyt nisko, to też wznosimy się szybko w górę, przelatując ponad Wrześnią, Koninem i Kłodawą. Jesteśmy już blisko na 3000 m, chmury idą pod nami, jednak przez szerokie i częste okna możemy łatwo obserwować szybko zmieniający się krajobraz.

Zaczyna mi dokuczać zimno, a nawet nietylko zimno, lecz poprostu mróz; jest bowiem parę stopni poniżej zera, ręce marzną i kostnieją mi do tego stopnia, że nie mogę wyciągnąć chustki.

Doznaję dziwnego uczucia, gdy patrzę w dół, bo wiem, że tam na dole ludzie ocierają pot z czoła, gdy tu, o kilkanaście minut lotu w górę, oddech zamienia się w szron i mróz daje się dobrze we znaki.

Za Krośniewicami okna w chmurach giną i lecimy ponad białem, rozbałwanionem morzem, z tą tylko różnicą, iż wydaje się, że fale zostały zaczarowane i unieruchomione i przybrały te fantastyczne kształty, które widzimy pod sobą. Nad nami zaś czysty, ciemny granat nieba i rozżarzone słońce, co odbijając swe promienie od niepokalanej bieli, jaką mamy tuż pod płatowcem, oślepia nas i wprost nie pozwala patrzeć w dół. Lecimy tak blisko pół godziny — silnik pracuje dobrze.

Trzeba jednak schodzić w dół, a rzeczywistość budzi nas dobrodusznemi poszturchiwaniami, podczas których spadamy o kilkadziesiąt metrów w dół, by za chwilę być znowu podrzuconymi na tę samą wysokość.

Wyszedłszy z chmur, nie wiemy, gdzie jesteśmy; nie przejmujemy się jednak tem wiele, lecz kierujemy się na północ, wiedząc, że w tej stronie napotkamy Wisłę.

Wkrótce też odnajdujemy ją, przelatujemy nad jakąś szosą, ponad jakiemś miasteczkiem, potem znów rzeczka i nad nią miasteczko z pięknym mostem — to zapewne Bzura i Sochaczew. Toru kolejowego z takiej wysokości nie widać. Lecimy jednak dalej, na północo-wschód, zapewne w stronę Modlina.

Nie widać go jakoś długo, wreszcie zdaleka ukazują się zabudowania forteczne, lecz jednocześnie, ku naszemu zdziwieniu, widzimy kolej pod sobą. Zbliżamy się ku Modlinowi i rozpoznajemy w nim... Dęblin.

Okazuje się, że nad chmurami wiatr zmienił kierunek na północno-zachodni, przelecieliśmy Warszawę, a domniemana Bzura była Pilicą. Zwykła to coprawda kolej rzeczy, gdy się leci bez busoli ponad chmurami. Jak niepyszni robimy wiraż i zawracamy w strasznej trzęsawicy i deszczu do Warszawy, teraz jednak mamy silny wiatr z przeciwnej strony, to też nic dziwnego, że lecimy bardzo powoli, tak, że wydaje się jakbyśmy stali w miejscu.

Wreszcie znów ujście Pilicy, znajomy Gusin i Góra Kalwarja, od której już można wypatrywać Warszawę; gdy zaś przelatujemy nad dobrze nam znanym Kawęczynem, nad którym spotykamy kpt. Babińskiego, który leci na swe przedwieczorne wyprawy w poszukiwaniu nowych łączek do lądowań — czujemy się już u siebie w domu.

Z nad Piaseczna lecimy na zredukowanym gazie i tak, oliwiąc i dymiąc, lądujemy na Mokotowie o godz. 6-ej wieczorem, przelatując w ciągu 3-ch godzin blisko 450 km.

Reasumując wszystkie etapy, przelecieliśmy blisko 1300 km w ciągu $10^1/_2$ godzin, a więc z średnią szybkością 124 km/godz., przy przeciętnem zużyciu benzyny nadzwyczaj ekonomicznem, bo zaledwie 8 kg na godzinę i wykazaliśmy, że nietylko na zagranicznym Moth-cie, lecz także i na płatowcu polskiej konstrukcji można dokonać pięknego raidu.

Jerzy Wędrychowski.

KORESPONDENCJE

Dwa starty atlantyckie — Idzikowskiego i Costes'a*)

Paryż, 19 lipca 1929.

Lotnisko wojskowe w Bourget. Noc z 12 na 13 lipca ciemna była i chłodna, księżyc nie doszedł jeszcze pełni, mimo to spore gromadki ludzi trwały w oczekiwaniu poranka, w nadziei ujrzenia odlotu dwóch samolotów dalekich raidów. Warunki atmosferyczne były od dłuższego czasu poraz pierwszy tak pomyślne, że pozwalały na powzięcie próby przelotu Atlantyku północnego. Dwie załogi były już zdawna przygotowane do startu: majorowie Idzikowski i Kubala mieli cel jasno wytknięty — Paryż—Nowy Jork; Costes i Bellonte nie byli zdecydowani, do ostatniej chwili twierdzili, że podejmują próbę pobicia rekordu lotu na odległość w linji prostej, w kierunku Tokjo. Może zakazy Ministerstwa Lotnictwa, które opieczętowało transatlantycki płatowiec kpt. Coudouret'a, skłoniły Costes'a do ukrywania właściwego kierunku lotu a może też widok polskich rywali powodował zatajenie decyzji dość, że rankiem 13 lipca przed wschodem słońca, we wspólnym hangarze czyniono ostateczne przygotowania do największego meczu lotniczego, największego wyścigu: Paryż—N. Jork. O ile u samych zawodników lot ten, połączony z ogromnem niebezpieczeństwem, nie budził rywalizacji i jedni drugim życzyli powodzenia, o tyle była to prawdziwa walka konkurencyjna fabryk; z jednej strony Lorraine-S.E.C.M. Amiot, z drugiej — Hispano Suiza-Breguet. To też nic dziwnego, że nad ostatniemi przygotowaniami czuwali nietylko mechanicy, lecz także przedstawiciele wytwórni, zarówno płatowców jak i silników. Polski biało niebieski „Marszałek Piłsudski", Amiot S.E.C.M., był tego samego typu, na którym już w roku zeszłym Idzikowski i Kubala próbowali przelotu; toż samo silnik Lorraine 650 KM. Rok przygotowań, badań, poczynione poprawki i ulepszenia pozwalały mieć nadzieję pomyślnego zakończenia próby.

Toż samo obsada francuska: Costes, bohater lotu naokoło świata, przygotowywał się już od czasów przelotu Atlantyku Południowego do wielokroć cięższej próby pokonania Atlantyku Północnego, wespół ze swym radjotelegrafistą i nawigatorem Bellontem. Wybrany płatowiec Breguet-Bidon z silnikiem Hispano Suiza 600 KM, ochrzczony „Znak Zapytania" — znał z dawnych lotów i prób.

Nie było tu mowy o gorączkowych przygotowaniach; czekano tylko ostatnich wiadomości meteorologicznych. Były pomyślne. Parę minut po 4-tej wyprowadzono samoloty z hangaru — najpierw polski, w chwil parę francuski. Światła latarni gasły, było już dość jasno, tylko krańce lotniska ginęły w mgle porannej. W najdalszym końcu lotniska wojskowego ustawiono płatowce obok siebie, z płozami ustawionemi na specjalnych wózkach, ułatwiających start. Załoga polska zajęła pierwsza miejsce. Krótka próba silnika, ostatnie pożegnanie i wśród głębokiej ciszy zgromadzonych „Marszałek Piłsudski" rusza do startu. Była godzina 4-45. Po 600 metrach Idzikowski oderwał samolot od ziemi, potem powoli nabierając wysokości zniknął we mgle. Niespełna w godzinę potem odleciał „Znak Zapytania" Francuzów. Silnik przed startem musiano regulować; start był dłuższy, zato samolot nabrał prędzej wysokości i zrobiwszy wiraż przeleciał nad lotniskiem, kierując się już wprost na Hiszpanję. Odprowadził go do brzegów morza Doret na swej pościgówce. Oba samoloty zaopatrzone były w T.S.F. i miały nadawać co godzinę sygnały, jednak o ile Bellonte był w ciągłym kontakcie z ziemią, o tyle stacja polska nie dawała znaku życia.

Pierwszą wieścią był telegram statku Ithokos, który widział polski samolot o paręset km. od brzegu Francji. Dnia 13 wieczorem Costes i Bellonte napotkali tak silne wiatry przeciwne, że byli zmuszeni zawrócić już prawie od Azorów, gdyż szybkość ich płatowca, wynosząca na początku lotu około 200 km., zmalała prawie do połowy i dosięgnięcie w tych warunkach Ameryki stało się niemożliwością. 14-go rano Costes wylądował na lotnisku Villacoublay, przeświadczony, że na samolocie o takich zasięgach jakie obecnie istnieją, przelot do N. Jorku jest niemożliwością, a w każdym razie uzależnia lotnika w zupełności od wiatru. Wieczorem 14-go nadeszły wiadomości o locie polskiego płatowca. Walcząc z przeciwnym wiatrem, z silnikiem źle pracującym, samolot dociągnął z trudem do pierwszej wyspy Azorów Graciosa, gdzie przy lądowaniu na złym terenie rozbił się i zapalił. Major Idzikowski zginął, major Kubala ocalał.

Trudno przypisać powody katastrofy wyłącznie złemu działaniu silnika, czy też warunkom meteorologicznym. Wszystkie te czynniki razem przyczyniły się do katastrofy. — Możemy powtórzyć jedynie słowa Francuza, który, choć dotknięty wiadomością o defekcie silnika francuskiego, pisze w jednem z pism: „Nie szukając przyczyny katastrofy, schylamy z czcią czoło przed śmiercią bohaterską majora Idzikowskiego, śmiercią w służbie Polski, dla której miał zaszczyt podjąć lot Paryż—Nowy Jork. Nazwisko Jego zapisane będzie między nazwiskami Tych, którzy zasłużyli się dobrze swej Ojczyźnie".

Inż. S. Prauss.

*) Notujemy te szczegóły raczej dla historji, mając przeświadczenie, że każdy Polak zna doskonale przebieg największego polskiego wydarzenia lotniczego i zdaje sobie sprawę z jego znaczenia dla Kraju i Ludzkości.

KĄCIK MODELARZY

Wyniki Wojew. Konkursu w Krakowie.

W dniu 16 czerwca r. b. Wojew. Kom. w Krakowie zorganizował wespół z Komitetem Miejskim konkurs eliminacyjny dla mieszkańców Woj. Krakowskiego.

Warunki były naogół mało sprzyjające. Wiatr ca 10 m. sek.

W konkursie brały udział następujące szkoły krakowskie: gimn. IV, gimn. VII, gimn. IX, Seminarjum Naucz. męskie, oraz szkoły powszechne im. Św. Florjana i im. św. Jana Kantego. Pozatem uczestniczyło gimn. państw. w Chrzanowie. Ogółem w konkursie brało udział 56 uczniów. Sąd konkursowy stanowili pp.: mjr. Romanowski, por. Gaździk, Z. Pacuła i W. Kisielewski.

Najlepsze wyniki uzyskali:

W klasie A: Kazimierz Strycharski z gimn. w Chrzanowie.

W klasie B: 1) W. Kowarzyk z gimn. IV, 2) E. Ladra ze szkoły św. Florjana, 3) St. Kapelak ze szkoły św. Jana. Trzej wymienieni otrzymali nagrody. Pozatem następujący uczniowie otrzymali dyplomy za modele tej klasy: 1) J. Bernaś, 2) J. Korbel, 3) K. Strycharski, 4) W. Słowik, 5) A. Lewalski, 6) K. Jurczyk, 7) K. Chan, 8) W. Bogusz.

W klasie C nagrody otrzymali: 1) K. Wyrobek z gimn. IV, 2) W. Kowarzyk z tegoż gimn. i 3) E. Sularz ze szkoły św. Jana. Dyplomy zostały przyznane: 1) J. Korbelowi, 2) B. Wiśnickiemu z Chrzanowa i 3) H. Wojtaszkowi,

Ponadto otrzymali nagrody pp.: W. Kowarzyk za najlepszy pomysł modelu oraz H. Wojtaszek za najlepsze wykonanie modelu.

Na ogólnopolski konkurs modeli, który odbędzie się 14 września w Warszawie, wyznaczeni zostali z Krakowa modelarze następujący:

1) W. Kowarzyk, którego model wykonał lot trwający 45 sek. na odległości 130 m.

2) E. Ladra (38 sek., 120 m.)

i 3) K. Wyrobek (40 sek., 135 m.).

ZAGADNIENIA i SPORY

JESZCZE W SPRAWIE BADAŃ LOTNICZO-LEKARSKICH

O ile artykuł, umieszczony w Nr. 5 Młodego Lotnika, pisałem z pewną dozą goryczy, o tyle te uwagi wypowiadam pod znakiem zadowolenia, a nawet radości, gdyż okazało się, że C. B. L. L. wzięło się do pracy w znacznie szybszem tempie, niż to przewidywałem, tworząc normy dla pilotów sportowych i umożliwiając szeregowi ludzi wyszkolenie się w pilotażu. Jest to rzecz niebywała wśród naszych urzędów, które z reguły przeprowadzają tego rodzaju zmiany w ciągu długich miesięcy. Jest mi to tem milsze, że porozumienie A. A. z C.B.L.L. nastąpiło pod znakiem propagandy idei lotnictwa i w zrozumieniu zapału młodzieży akademickiej. Uważam, że powinniśmy być bardzo wdzięczni Panom Lekarzom z C.B.L.L. za tak szybkie wprowadzenie w życie badań na pilotów sportowych, którzy jednem właściwem posunięciem umożliwili licznemu zastępowi młodych ludzi szkolenie się w pilotażu.

Jednakowoż zauważyć muszę, iż nie poinformowano mnie mylnie, że C.B.L.L. kwalifikowało w tym czasie pilotów jedynie, jako zdolnych do służby wojskowej i niezdolnych, albowiem otrzymałem właśnie wtedy orzeczenia tegoż CBLL. co do kandydatów szkoły A.A.W., które uwzględniały: 1-o niezdolnych do służby w powietrzu, 2-o zdolnych na obserwatorów (nie pilotów sportowych), oraz 3-o niewielki procent zdolnych na pilotów. O żadnych pilotach sportowych, czy turystycznych CBLL. w swych orzeczeniach nic nie wspomniało. Dopiero po wyjściu mego artykułu z pod prasy, zacząłem otrzymywać nowe orzeczenia, wystawione bez powtórnego badania kandydatów, stwierdzające, że dany kandydat, niezdolny poprzednio do służby w powietrzu, lub zdolny na obserwatora — jest zdolnym na pilota turystę. Nie mogłem być przeto mylnie poinformowany o nieprzestrzeganiu przez CBLL. zasady podziału na dwie kategorje pilotów, skoro właśnie CBLL. orzeczeniami swemi w owym krytycznym czasie mnie o tem poinformowało i dlatego właśnie sprawę tą w Młodym Lotniku poruszyłem. Statystyka podana przezemnie była najzupełniej ścisła.

Przykro mi niezmiernie, że, broniąc się, musiałem pozwolić sobie na pewną krytykę artykułu pana dr. Leoszki, lecz, sprawa badań lekarskich była stawiana nieco inaczej niż ją autor podawał i dlatego musiałem przytoczyć fakty.

Obecnie jednak cieszę się niezmiernie, że nasze akademickie głosy zostały tak przychylnie zrozumiane i zapewniam pana kpt. dr. Leoszkę, że celem naszym jest również jedynie rozwój i wzmocnienie naszego lotnictwa, a tem samem siły obronnej państwa.

Witold Rychter.

PRZESADNY FASON

Nasze lotnictwo cywilne czyni z każdym miesiącem duże postępy. Nietylko pod względem sprawności technicznej i ruchu, lecz także i zewnętrznego wyglądu przyziemi.

W ubiegłym miesiącu wykończono na lotnisku warszawskiem od Topolowej estetyczny budyneczek, przeznaczony dla zawiadowcy portu, ogrodzono schludnie teren i założono kwietniki. Wygląda to bardzo skromnie, ale czyni wrażenie porządku. Bądźcobądź zmiana szalona.

Ale odbyło się to ze szkodą, której można uniknąć.

Za dawnych czasów „port cywilny", otoczony rzędem ławek, był miejscem chętnie odwiedzanem przez liczne rzesze mieszkańców Warszawy, chwytające chciwie warkot silnika lotniczego. Widywaliśmy tam ludzi różnego wieku i stanu, liczne mamusie i tatusiów, pokazujących swym latoroślom samoloty, nierzadko można było spotkać uczniaków, zawzięcie sprzeczających się o typ lądującego płatowca. Plac od strony portu cywilnego był jedynem miejscem, z którego każdy śmiertelnik, o każdej porze mógł oglądać zbliska samoloty.

Dziś kultura zabiła dobrobyt i wolność.

Oparkaniono teren dawniej dostępny dla publiczności, wywieszając napis „Wstęp wzbroniony". Wejścia do przybytku lotnictwa cywilnego strzeże kapryśny cerber. A plebs lotniczy może patrzeć jedynie z za parkanu. Stoi więc za drucianem ogrodzeniem, słucha gwizdu syreny zapowiadającej przylot samolotu, ale widzi tylko kwietniki i porozstawiane między niemi niewiadomo dla kogo wygodne ławki.

Propagandzie lotnictwa stała się więc krzywda. Wszędzie zagranicą, czy weźmiemy Tempelhof, Littorio, czy Aspern, cywilny port lotniczy jest terenem dostępnym dla jaknajszerszej publiczności. Kawiarnia portowa jest w porze letniej miejscem najmilszych rendez-vous, terenem, na którym spotykają się lotniczy melomani. U nas bufet portowy — ciasna, brudna i ciemna buda — w chwili, gdy począł ściągać gości z zewnątrz, odgrodzony został od świata.

Propagandzie lotnictwa stała się szkoda, lecz można ją łatwo usunąć. Umieścić cerbera nieco dalej, wpuścić publiczność na gazony.

A pozatem, należałoby jaknajszybciej zmienić lokal bufetu. Mały koszt, a pozbędziemy się wielkiego wstydu.

Rzy Ski

W jaki sposób przyczyniłeś się do powstania Szkoły Pilotów L. O. P. P.?

Spełń swój obowiązek natychmiast — kup przynajmniej bilet loteryjny!

KRONIKA POLSKA

SPORT i TURYSTYKA

1.500 godzin lotu. Samoloty Aeroklubów Akademickich wylatały do końca zeszłego miesiąca włącznie około 1.500 godzin, wykonując ponad 14 tysięcy lotów bez żadnego nieszczęśliwego wypadku z ludźmi.

Prywatni posiadacze samolotów. Aeroklub Akademicki w Warszawie liczy 5-ciu członków-właścicieli samolotów do prywatnego użytku. Są nimi pp.: hr. Skórzewski — posiadacz Moth'a, kpt. Z. Babiński. — awjonetkie J D 2. prof. T. Prszkowski — Moth'a, dyr. J. Pawłowski—J D 2 bis, oraz inż. S. Czyżewski—Nieuport'a.

Wszyscy ci pionierzy turystyki powietrznej w Polsce odbywają loty niemal codziennie. Szczególnie intensywnie lata kpt. Babiński, doskonale znany ze swoich wycieczek mieszkańcom okolic Warszawy.

Wypadek dyr. Pawłowskiego. Dyr. Pawłowskiemu zdarzył się w ub. mies. przykry wypadek. Lądując, zawadził podwoziem o maszt na hangarze, rozbijając maszynę doszczętnie, a sam wychodząc bez szwanku.

Wypadek nie był pozbawiony wesołego epizodu. Słysząc trzask łamanej maszyny, zbiegli się na ratunek pracujący w pobliżu mechanicy. Dyr. Pawłowski zdążył tymczasem wyjść z pod szczątków samolotu i zafrasowany stanął opodal. Mechanicy rzucili się do samolotu, aby wydobyć pilota. Nie znalazłszy go tam, zwracają się do p. P. z niemem pytaniem, co się z nieszczęśliwcem stało. Jakież było ich zdziwienie, gdy dyr. Pawłowski z angielską flegmą objaśnił, że on jest tym, którego miano ratować.

P. Pawłowski, który jest lotnikiem nadzwyczaj wytrwałym i „zapalonym", zamówił w Sekcji Lotniczej nową awjonetkę tego samego typu. Będzie ona gotowa za kilka tygodni.

Wypadek prof. Pruszkowskiego. Prof. Pruszkowski, lądując na swym nowonabytym w Angji Moth'ie na plaży w Kazimierzu nad Wisłą, uległ niedawno wypadkowi, który, na szczęście, nie pociągnął za sobą żadnych poważniejszych następstw.



Przyczyną wypadku był kapotaż, spowodowany nierównością gruntu w miejscu lądowania. Prof. Pruszkowski wyszedł z wypadku cało, mając zaledwie lekkie obrażenia cielesne, awjonetka zaś uległa lekkim uszkodzeniom (nadłamanie skrzydła), co da się szybko i łatwo naprawić.

Na załączonej ilustracji widzimy prof. Pruszkowskiego i jego maszynę w parę chwil po wypadku.

Polski lot propagandowy do Barcelony. Z inicjatywy lubelskiej fabryki samolotów „Plage i Laśkiewicz" projektowany jest jeszcze w bieżącym miesiącu lot propagandowy Poznań—Barcelona, mający na celu spopularyzowanie Powszechnej Wystawy Krajowej oraz propagandę polskiego przemysłu lotniczego zagranicą. Lot do Barcelony, gdzie odbywa się obecnie międzynarodowa wystawa, ma być dokonany na przestrzeni 1700 klm. bez lądowania, na płatowcu polskiej konstrukcji — Lublin RX.

Dyrekcja P. W. K. ma wziąć na siebie koszty asekuracyjne lotu. Departament Aeronautyki, który udzielił już swej zgody na raid, wyznaczył jako pilota szefa Wydziału Technicznego Departamentu, mjr. Makowskiego.

Natychmiast po wylądowaniu w Barcelonie, załoga płatowca polskiego złoży pozdrowienia i życzenia zarządowi wystawy barcelońskiej od Dyrekcji P.W.K.

Wydział propagandy P.W.K. zamierza również wykorzystać dla swych celów lot transatlantycki Klisza.

Lot Małej Ententy i Polski. Ekipę polską w locie Małej Ententy i Polski stanowić będą piloci: pułk. Kossowski Jerzy, kpt, Długoszowski Jerzy, kpt. Pamuła Leopold, kpt. Peterek Franciszek, por. Bajan Jerzy i por. Więckowski Edward. Jako komisarz ze strony Aeroklubu R. P. w Komisji Sportowej w Bukareszcie weźmie udział sekretarz generalny Aeroklubu R. P. mjr. dypl. Kwieciński Bohdan. Komisarzy do Belgradu i Pragi jeszcze Aeroklub nie wyznaczył.

Czesi biorą udział w locie na płatowcach własnej konstrukcji Avia B. H. — 33 i B. H. — 34.

Lot tegoroczny będzie konkursem przemysłu francuskiego i czeskiego na polu konstrukcji samolotów myśliwskich.

LOTNICTWO WOJSKOWE

Lotnicy rumuńscy w Polsce. W czerwcu bawiła w Polsce eskadra 5 samolotów rumuńskich, której dowódcą był szef lotnictwa wojskowego rumuńskiego gen. pil. Górski. Pobyt lotników rumuńskich w Polsce miał charakter oficjalnej rewizyty za zeszłoroczny raid szefa Departamentu Aeronautyki pułk. pil. Rayskiego do Bukaresztu.

W dniu 16 czerwca lotnicy rumuńscy przybyli do Warszawy, zaś w dniu 20 czerwca udali się do Poznania, by zwiedzić Powszechną Wystawę Krajową. Pozatem ekipa rumuńska zwiedziła parę ośrodków lotniczych i miast w Polsce, wszędzie gościnnie przyjmowana i oprowadzana przez oficerów lotnictwa polskiego, z którymi łączą Rumunów węzły braterstwa broni.

Lot treningowo-nawigacyjny dookoła Polski. W końcu czerwca z lotniczej szkoły strzelania i bombardowania w Grudziądzu wyruszyli samolotem w podróż dookoła Polski por. pil. Łukasiewicz i kpt. obs. Zaniewski. Trasa lotu biegła przez Poznań — Kraków — Lwów—Lidę—Ostrołękę—Mławę do Grudziądza. Samolot wystartował w nocy o godzinie 2 min. 30 i tegoż dnia o godz. 4 min 25 popołudniu, po przebyciu 1800 klm. w powietrzu, wylądował szczęśliwie na lotnisku, z którego wyruszył. Lot dookoła Polski, mający charakter treningowo-nawigacyjny, był trudny i odbywał się w niezbyt sprzyjających warunkach atmosferycznych.

KOMUNIKACJA

Lotnictwo cywilne Polski na piątem miejscu w Europie. W ciągu roku 1928 lotnictwo cywilne Anglji, Francji, Niemiec, Włoch i Polski osiągnęło następujące wyniki: Niemcy — 9.606.000 klm. i 111.000 pasażerów, Francja — 6.999.206 klm. i 21.963 pasażerów, Włochy 1.856.000 klm. i 15.590 pasażerów, Anglja — 1.703.000 klm, i 29 500 pasażerów, Polska — 1.170.000 klm. i 7.911 pasażerów.

Z danych tych widzimy, że piąte miejsce wśród państw Europy w komunikacji powietrznej zajęła Polska.

Lotnictwo jako przedmiot wiedzy handlowej. Instytut Praktycznej Wiedzy Handlowej w Warszawie zakończył w dniu 18 czerwca wykłady na rocznych kursach ekspedycyjno-celnych.

Program kursów, obok innych przedmiotów, obejmował również komunikację powietrzną, którą wykładał generalny sekretarz Polskich Linij Lotniczych „Lot" p. Wilczyński.

Wykłady te dotyczyły organizacji lotnictwa handlowego w Polsce i zagranicą, polskiego prawodawstwa lotniczego, współpracy lotnictwa na terenie międzynarodowym i bezpieczeństwa komunikacji lotniczej.

Wykłady powyższe wzbudzały wśród słuchaczy Instytutu duże zainteresowanie.

RÓŻNE

Zgon płk. Bołsunowskiego. W połowie lipca, po długiej i ciężkiej chorobie, zmarł w Warszawie gorliwy działacz na polu propagandy lotnictwa, pułk. w stanie spoczynku Feliks Bołsunowski.

Ś. p. pułk. Bołsunowski z zapałem oddawał się pracy na niwie społecznej, biorąc czynny udział w życiu i pracach Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, a następnie również Aeroklubu Akademickiego w Warszawie, piastując w w tych organizacjach szereg godności i przyczyniając się w dużej mierze do ich rozwoju. Działalność pułk. Bołsunowskiego była znana wszystkim tym, którzy pracowali na polu propagandy lotnictwa w Warszawie, a kilkakroć podkreślaliśmy ją na łamach „Młodego Lotnika", które niejednokrotnie były zasilane pracami Jego pióra.

W Zmarłym młodzież straciła nadzwyczaj serdecznego przyjaciela, a lotnictwo polskie oddanego i pełnego entuzjazmu propagatora.

Zaproszenie Polski przez Sowiety do Krymu. Aeroklub R. P. otrzymał od sowieckiej organizacji „Osso-awiachim" zaproszenie do wzięcia udziału w międzynarodowych konkursach szybowcowych, które odbędą się we wrześniu b. r. na Krymie.

Polacy w Rhôn. Na tegoroczny konkurs szybowców w Rhôn, który rozpoczął się dnia 18 lipca, udali się z Polski pp. Grzeszczyk i Czerwiński, członkowie Aeroklubu Akademickiego we Lwowie.

Obserwatorjum aerologiczne w Jabłonnie Legjonowej. W roku bieżącym rozpoczęta zostanie w Jabłonnie Legjonowej pod Warszawą budowa wielkiego obserwatorjum aerologicznego. Obserwatorjum to zaopatrzone będzie w stację radjotelegraficzną dla komunikowania się z zagranicą. Na budowę jego przeznaczono w roku bieżącym sumę 200 tysięcy złotych.

„Graff Zeppelin" nad Polską. Dr. Eckener, kierownik załogi sterowca niemieckiego L. Z. 127 „Graff Zeppelin", znanego z przelotu przez Atlantyk do Ameryki w roku ub. i z niefortunnej próby jego powtórzenia w roku bieżącym, projektuje odbyć lot dookoła świata, lecąc w kierunku wschodnim przez Polskę, Rosję Sowiecką, Stany Zjednoczone, Atlantyk i Europę Zachodnią.

Pragnąc otrzymać wyczerpujące wyjaśnienia, dotyczące możliwości przelotu Zeppelina przez Polskę, zwrócił się dr. Eckener do poselstwa polskiego w Berlinie z prośbą o odpowiednie informacje.

Z lotnisk polskich jedynie Poznań ma odpowiednie hangary dla dużych sterowców. Czy zamierzony lot Zeppelina nad Polską dojdzie do skutku — przekonamy się może jeszcze w bieżącym sezonie.

Z DZIAŁALNOŚCI L. O. P. P.

Warsztaty lotnicze dla młodych konstruktorów. Od kilku lat Komitet Stołeczny L. O. P. P., dążąc do wytworzenia polskiego typu płatowców, subsydjuje działalność Sekcji Lotniczej Stud. Polit. Warsz., która prowadzi wytężone prace konstrukcyjne w dziedzinie budowy awjonetek. Rezultaty tych prac są doskonałe i świadczą o licznych talentach konstruktorskich, jakie posiada Sekcja w gronie swych członków.

Działalność Sekcji natrafia jednak na poważne trudności, spowodowane brakiem odpowiedniego pomieszczenia i warsztatów. Aby te niedomagania usunąć Komitet Stołeczny L.O.P.P. postanowił wybudować warsztaty lotnicze na Okęciu. Warsztaty te, zaopatrzone we wszystkie nowoczesne narzędzia, umożliwią Sekcji zwiększenie wydajności pracy w dziedzinie konstrukcji awjonetek.

Całkowity koszt budowy warsztatów, wynoszący około 170,000 zł., pokryje Komitet Stołeczny L. O. P. P. wraz ze swemi Kołami, przyczem Koło Nr. 7 przy Gazowni Miejskiej fundusz specjalny, w wysokości 35,000 zł., zebrany wśród swych członków, przeznaczyło całkowicie na budowę warsztatów.

Wykończanie lotniska pod Zamościem. Prowadzona od roku ubiegłego na polach majątku Mokre budowa lotniska pod Zamościem dobiega już końca. Roboty niwelacyjne są już na wykończeniu. Sygnalizacja naziemna — skończona. Również kończy się budowa szosy, prowadzącej do lotniska, Szczebrzeszyn—Zamość.

Wszystkie te prace będą w najbliższej przyszłości wykończone i lotnisko zostanie oddane do użytku.

WIEŚCI Z KLUBÓW

Ilu szkoli się w pilotażu. W chwili obecnej szkoli się w klubach przeszło 90 osób, z czego ponad 60 w Aeroklubach Akademickich.

W zeszłym miesiącu czynnych było 8 szkół lotniczych, względnie kursów pilotażu przy klubach, a mianowicie 5 przy Aeroklubach Akademickich oraz po 1 przy klubach: Katowickim, Lubelskim i Bielskim (w Białej Podl.).

Aeroklub Lubelski zmienił nazwę na „Lubelski Klub Lotniczy". Obecny adres klubu: Lublin, Fabryczna 24-28. Prezesem jest nadal inż. Gumowski.



XXVI ZJAZD F. A. I.

W dniach od 19 do 22 czerwca b. r. odbył się w Kopenhadze XXVI zjazd F. A. I, — najwyższego międzynarodowego organu sportowo-lotniczego.

Wzięły w niem udział delegacje 20 państw, między innemi Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, który reprezentowali: wiceprezes Aeroklubu p. baron Stanisław de Rosenwerth, sekretarz generalny p. major Bogdan Kwiecinski oraz sekretarz Poselstwa polskiego w Kopenhadze p. Bolesław Leitgeber.

Podajemy tutaj ważniejsze uchwały, jakie zapadły na konferencji:

1) Na wniosek Aeroklubu niemieckiego postanowiono wprowadzić do międzynarodowego regulaminu sportowo-lotniczego nową kategorję rekordów światowych, a mianowicie rekordy szybowców. Rekordy te notowane były dotąd jako rekordy narodowe. Zatwierdzane one były przez Aeroklub narodowy a nie przez F.A.I.

Zgłoszenie przez Niemców takiego wniosku jest zrozumiałe, bowiem sport ten jest u nich najlepiej zorganizowany.

2) Postanowiono notować wyczyny lotnicze dokonywane przez kobiety-pilotki. Rekordy te przewidziane zostaną w regulaminie sportowym, gdzie tworzyć będą osobną kategorję światowych rekordów kobiecych.

3) F.A.I. postanowiło przystąpić do opracowania przewodnika turystyczno-lotniczego po Europie. Przewodnik zawierać będzie szkice lotnisk oraz wszelkie, niezbędne dla turystów lotniczych informacje, jak: strefy dla przelotów zakazane, adresy klubów lotniczych i t. p.

Na obecnem zebraniu nastąpiło oficjalne wręczenie medalu złotego F. A. I. za rok 1928, który przyznany został lotnikowi angielskiemu B. J. H. Hinkler'owi za przelot na awjonetce z Anglji do Australji (16 dni — 17.000 km).

Ze względu na przypadającą w roku następnym 25-tą rocznicę założenia F. A. I., zjazd przyszły odbędzie się w Paryżu (stała siedziba Federacji).

Ponadto przyjęto propozycję przedstawiciela Argentyny, by zjazd w roku 1931 odbył się w Buenos Aires.

Jeszcze jeden przelot przez Atlantyk od strony N. Jorku.

Parę dni przed nieudanym lotem europejskim Idzikowskiego i Costes'a dokonali przelotu z Ameryki Williams i Jancey.

Poraz pierwszy próbowali przelotu 13 czerwca w dniu odlotu „L'Oiseau Canari", ale przy starcie rozbili swą Bellanc'ę. W niespełna miesiąc potem mieli już nową maszynę, też Bellanc'ę, ochrzcili ją „Path-Finder— Poszukiwacz ścieżek", na cześć bohaterów dawnego Dzikiego Zachodu, i 8 lipca wystartowali do Europy z zamiarem dotarcia do Rzymu. Pogoda była fatalna, musieli lecieć na wielkiej wysokości (3500 m.) tak, że w czasie całego przelotu dwa razy tylko i na chwilę widzieli wodę przed sobą. Traf chciał, że Bellanca wylądowała już w Hiszpanji z powodu braku benzyny (1300 km. wcześniej) i to właśnie około Santander, tam gdzie miesiąc wcześniej lądował Assolant. Lotnicy amerykańscy polecieli następnie do Rzymu, a potem do Paryża. Bellanca wygląda wobec ogromnych płatowców transatlantyckich europejskich prawie jak awjonetka, tembardziej, że miała silnik zaledwie 200 KM.

Oblatanie Dorniera Do-X. W połowie lipca został oblatany na jeziorze Badeńskiem. w zakładach dr. inż. Klaudjusza Dorniera w Alterhein, olbrzymi wodnopłatowiec komunikacyjny o 12 silnikach Do-X. Lot próbny, odbył nowy Dornier przy pracy tylko 8 silników, z ogólnem obciążeniem 36 tonn, mając na swym pokładzie 20 osób.

Według opinji wszystkich techników lotniczych niemieckich, samolot ten najlepiej nadaje się do lotów transoceanicznych i prawdopodobnie zostanie użyty do prób pokonania Atlantyku z Europy do Ameryki. Nadto mówi się w tych kołach całkiem poważnie o użyciu tego samolotu do ewentualnej stałej komunikacji transatlantyckiej.

Nowy rekord wysokości. Dotychczasowy rekord wysokości z obciążeniem 1000 kg. należał od 14 września roku ubiegłego do R. Schinsingera, który na Junkersie W-34, zaopatrzonym w silnik Jupiter 420 KM., osiągnął wysokość 7.907 m. Rekord ten został odebrany Niemcom dnia 26 lipca b. r. w Toussus-le-Noble przez pilota francuskiego Bourtin'a, który osiągnął wysokość 8.250 m. na seryjnym płatowcu Breguet IX, z silnikiem Farmana 500 KM.

Raid Rignot'a i Arrachard'a. Dwaj znakomici piloci francuscy kpt. Arrachard i mjr. Rignot kontynuują swój lot etapami po 1.000—1.500 klm, pewnie i spokojnie szybując nad Chinami, dokąd przybyli drogą ponad Turcją, Małą Azją i Indjami. Dnia 26 czerwca wystartowali lotnicy z Saigonu i odwiedzili szereg miast chińskich jak Hankou, Kanton, Szanghaj, Nankin i inne.

Jak wiadomo, lotnicy francuscy w drodze powrotnej zamierzają przelatywać nad Polską, lecąc od strony Stołpce—Białystok i lądując w Warszawie, a następnie kontynuując lot w kierunku Toruń—Szczecin—Berlin do Francji.

Niedokończony lot Chicago—Warszawa. W dniu 4 sierpnia nad ranem wystartował z jeziora Michigan w Ameryce olbrzymi wodnopłatowiec „Untin Bowler", który zamierzał odbyć lot z Chicago do Warszawy. Załogę płatowca stanowili piloci Parker Kramer i Bob Gast, oraz redaktor „Chicago Tribune" Wood. Trasa lotu prowadzić miała ponad Stanami Zjednoczonemi, Kanadą, Islandją, Norwegją i Niemcami, przez Berlin do Warszawy. Lot ten organizowany był przez wielki dziennik amerykański „Chicago Tribune" i miał za zadanie przeprowadzenie studjów nad ustaleniem najlepszej drogi powietrznej z Ameryki do Europy. Pomimo iż lot powyższy miał duże szanse powodzenia, zaledwie 2 pierwsze jego etapy, ponad Ameryką, miały przebieg pomyślny. Dalszą drogę uniemożliwiły bardzo ciężkie warunki atmosferyczne, które zmusiły lotników do opuszczenia się na morze przy zachodnich wybrzeżach Grenlandji. Niezrażeni tem lotnicy postanowili lot kontynuować, jednak płatowiec ich został przez silny prąd powietrzny zepchnięty z portu Burwell na morze i rozbił się. Załoga została szczęśliwie wyratowana. Tak niefortunnie zakończył się lot naukowy „Untin Bowler'a", który zamierzał po pięciu dniach podróży zawitać do naszej stolicy i w którym cała Ameryka pokładała duże nadzieje.

Raid Casablanca—Nowy Jork. Lotnicy Rossi i Courtade zamierzają dokonać raidu Casablanca—Nowy Jork. Raid ten ma być finansowany przez grupę marokańską. Pilot Rossi ma poza sobą parę raidów, dokonanych w latach poprzednich, jak lot bez lądowania Paryż—Ateny, Paryż—Oran i Casablanca—Paryż.

Raid sowiecki do Nowego Jorku. W początkach sierpnia r. b. rozpoczął się olbrzymi raid sowiecki, którego trasa prowadzi z Moskwy drogą na wschód ponad Chabarowsk, Petropawłowsk, Kamczatkę i wyspy Aleuckie, San Francisco i Chicago do Nowego Jorku. Raid ten, długości około 20 tys. klm., w którym bierze udział oprócz znanego pilota Szestakowa 4 innych lotników sowieckich, ma się odbyć z 4 lądowaniami.

Departament marynarki Stanów Zjednoczonych wydał już rozkaz kilku statkom wypłynięcia na ocean Spokojny celem niesienia, w razie potrzeby, rosyjskim lotnikom ewentualnej pomocy.

Płatowiec jest sowieckiej konstrukcji i nosi nazwę „Kraj Sowietów".

Trzeci lot Zeppelina L.Z. 127 do Ameryki. Sterowiec niemiecki „Hrabia Zeppelin" — L. Z. 127, który poraz pierwszy przeleciał przestrzeń z Friedrichshafen do Nowego Jorku, ponad Atlantykiem, w październiku roku ub., przebywając w powietrzu 111 godzin, oraz drogę powrotną w 68 godzin, a w maju r. b. usiłował bezskutecznie sforsować Atlantyk poraz drugi, postanowił nie rezygnować z dalszych prób.

Dnia 1 sierpnia o godz. 3 min. 29 w nocy wystartował on do nowego lotu do Ameryki, który w chwili oddania numeru do druku nie został jeszcze ukończony. Lotem tym zajmiemy się jeszcze w numerze następnym.

Nowy lot z Australji do Anglji. Rekordowy czas przelotu drogi między Anglją a Australją, osiągnięty w lutym r. ub. przez australijskiego lotnika Berta Hinklera, w czasie 16 dni, został ostatnio skrócony do dni 13 przez śmiałego lotnika Kingsford Smitha. Ten ostatni dokonał swego lotu w kierunku przeciwnym. Wystartował on z Sydney na płatowcu „Southern Cross" dn. 25 czerwca, kierując się drogą na Derby—Singapore—Rangoon — Calcuttę — Allahabad —Karachi—Bender-Abbas—Bagdad—Ateny—Rzym do Londynu.

Wyczyn Kingsford Smitha był dokonany w znacznie łatwiejszych warunkach, gdyż został do celu tego użyty Fokker, zaopatrzony w 3 silniki Wright Whirlwind o sile 220 KM każdy, podczas gdy Hinkler leciał na 80-konnej awjonetce. Ponadto Kingsfordowi towarzyszyło 3 pasażerów, z których jeden był również lotnikiem.

Próba pobicia rekordu. Znany konstruktor awjonetek, inż. Albert, zbudował awjonetkę posiadającą kabinę, przystosowaną specjalnie do lotów na wysokość. Dn. 10 lipca inż. Albert, który jest pilotem, dokonał pięknego wyczynu, wznosząc się na swoim samolocie na wysokość 6800 m. Dalsze wznoszenie się zostało uniemożliwione przez niesprzyjające warunki atmosferyczne.

Wyczynem tym inż. Albert nie pobił wprawdzie rekordu światowego, zdobył jednak nowy rekord francuski dla awjonetek z obciążeniem 350 kg., który sam niedawno ustanowił osiągajac 5535 m.

Odznaczenie transatlantyckich lotników. Francuski Dziennik Urzędowy — „Journal Officiel" z dn. 2 lipca przynosi dekret, nominujący sławną dziś trójkę lotników transatlantyckich Assolant'a, Lefevre'a i Loti'ego kawalerami Krzyża Legji Honorowej.

Rekordy kpt. Havks'a. Dn. 28 czerwca lotnik amerykański kpt. Frank Havks wylądował w Los Angelos, po przebyciu drogi z Nowego Jorku w czasie 19 godz. 12 min. W ten sposób pobił on rekord, ustanowiony przez Kollyer'a i Tucker'a, którzy przebyli tę drogę, wynoszącą 3900 klm, w ciągu 24 godz. 12 min. Kpt. Havks osiągnął na tej przestrzeni przeciętną szybkość 200 klm. na godz. Następnego dnia lotnik wystartował w drogę powrotną do Newego Jorku, którą przebył w czasie 17 godz. 43 min., bijąc w ten sposób swój własny rekord z dnia poprzedniego.

Lot Kanada—Japonja. Porucznik armji kanadyjskiej, Harold Barontey, przygotowuje się do raidu lotniczego z Kanady do Japonji. Drogę tą zamierza on przebyć ponad wyspami Aleutskiemi i Kurylskiemi,

Nagroda za przelot z Rzymu do Texas. Pułkownik Easterwood z Dallas wystawił czek na sumę 25 tysięcy dolarów, przeznaczoną jako nagrodę dla pierwszego lotnika, który dokona przelotu z Rzymu do Texas, z ewentualnem lądowaniem w Nowym Jorku, w terminie do września 1930 roku.

Nagroda dla Ferrarin'a. W nagrodę za dokonanie przelotu nad Atlantykiem — firma Fiat ofiarowała lotnikowi włoskiemu Ferrarin'owi awjonetkę turystyczną własnej konstrukcji A-S 1.

Zmniejszenie się liczby katastrof w Ameryce. Jak wykazują oficjalne dane statystyczne Lotnictwa Morskiego w Stan. Zjedn., w ciągu 1-go półrocza r. b. liczba wypadków śmiertelnych, w porównaniu z latami ubiegłemi, znacznie się zmniejszyła i nie osiągnęła dotychczas cyfry z roku 1923, pomimo, iż ruch lotniczy wzmógł się w międzyczasie czterokrotnie.

W r. b. jeden wypadek śmiertelny przypada mniejwięcej na 10 000 godzin lotów.

Tegoroczna produkcja lotnicza Stanów Zjednoczonych. Według danych ankiety, przeprowadzonej przez czasopismo ameryk. „Western Flying", produkcja lotnicza w Stan. Zjedn. dosięgła w r. b. cyfry 12.500 płatowców, których wartość ogólna wynosi 114 milj. dolarów.

Międzynarodowa milicja lotnicza. Projekt stworzenia międzynarodowej milicji lotniczej, zainicjowany przez p. Clifford B. Harmana, prezesa Międzynarodowego Związku Lotników, będzie wniesiony we wrześniu r. b. do Ligi Narodów w Genewie.

Kobiecy dzień lotniczy. Z inicjatywy dziennika „Gazetta del Popolo" odbył się w Turynie dnia 21 lipca kobiecy dzień lotniczy. W dniu tym przeszło 100 kobiet otrzymało chrzest powietrzny.

Nowy rekord kobiecy. Znana francuska lotniczka, Maryse Bastié, zdobyła rekord kobiecy długotrwałości lotu, wynoszący 26 godzin 46 minut. Poprzedni rekord. ustalony przez Miss Smith, wynosił 26 godzin 24 minuty, Rekord p. Bastié został osiągnięty na awjonetce Caudron z silnikiem Salmson 40 KM.

Chrzest płatowca wodą mineralną. Słynna amerykańska gwiazda filmowa, Mary Pickford, wzięła udział w uroczystym chrzcie płatowca „City-of-Los-Angelos", na którym Lindbergh zainaugurował w dniu 10 lipca nową linję handlową lotniczo-kolejową, prowadzącą z Los Angelos do Nowego Jorku. Chrzest płatowca odbył się wodą mineralną, szampan bowiem, z powodu prohibicji jest w Ameryce rzeczą zakazaną.

Czyś już czytał

„4.300 km." — J. Meissnera

i „S. O. S. Nobile"?

BIULETYN AEROKLUBÓW AKADEMICKICH

Aerokluby Akademickie istnieją w Warszawie, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Wilnie i Gdańsku. Zespolone są, z wyjątkiem A. A. G., w Związku Polskich Aeroklubów Akademickich (Z. P. A. A.) z Zarządem Głównym na czele.

Nr. 20 (7)

ZARZĄD GŁÓWNY

Sekretarjat: Warszawa, Chmielna 27 m. 7.

Nowy Aeroklub Akademicki. W Gdańsku powstał Aeroklub Akademicki studentów Polaków.

Aeroklub Gdański wywodzi się z istniejącego dotychczas Koła Lotniczego Polaków studjujących na Politechnice Gdańskiej, które za zgodą Zarządu Gł. zmieniło swoją nazwę, zgłaszając akces do Związku.

Ponieważ statut Z. P. A. A. przewiduje jako teren działalności Związku jedynie obszar Rzeczypospolitej, Zarząd Główny przyjął zgłoszenie A. A. G. warunkowo, utrzymując z klubem kontakt nieoficjalny aż do chwili następnego Zjazdu A. A., na którym sprawa przystąpienia A. A. G. do Związku będzie załatwiona definitywnie.

Działalność szkolna A. A. w maju i czerwcu r. b. Aerokluby Akademickie szkolą w pilotażu 65 członków (stan na d. 30 czerwca 1929); wykonały w ciągu maja i czerwca r. b. 5.005 lotów. Samoloty A. A. latały w tym czasie 541 godziny 4 min., czyli więcej niż w ciągu całego roku 1928.

Stan wyszkolenia w dn. 30 VI był następujący: kończyło szkolenie — 2, latało samodzielnie — 8, na usamodzielnieniu było — 15, średnią ilość lotów z instruktorem miało 23, małą ilość — 17.

Nieszczęśliwych wypadków nie było.

Powyższe zestawienie dokonane zostało ze sprawozdań oficjalnych Zarządów Klubów.

Zaproszenie Węgrów. Związek A. A. otrzymał od Koła Lotniczego Stud. Polit. Budapeszteńskiej (odpowiednik Sekcji Lotn. i A. A. połączonych) zaproszenie do wzięcia udziału w studenckich zawodach lotniczych, które Koło organizuje w dn. 14 sierpnia z okazji odbywającego się w tym czasie w Budapeszcie zjazdu Międzynarodowego Związku Studentów (C. I. E.).

Późny termin otrzymania zaproszenia nie pozwoli, zapewne, żadnemu z klubów wziąć udziału w zawodach, nie jest wszakże wykluczonem, że poleci na nie, w charakterze gościa-widza, jeden z członków A. A. Warsz. posiadający własny samolot.

Kontakt z Czeskosłowackim Klubem w Pilznie. W czasie pobytu delegacji K. P. (Zapadoczeski Aeroklub w Pilznie) na święcie A. A. K., Zarząd Gł. nawiązał kontakt z tym klubem, zapraszając Czechów do Warszawy na wrzesień. Delegaci czescy prosili nas o rewizytę. Zarząd Gł. wystąpi z inicjatywą zorganizowania lotu grupowego do Czechosłowacji, w którym wzięłyby udział awionetki A. A. Termin i warunki opracowane zostaną na najbliższem plenarnem zebraniu Z. G., które odbędzie się w połowie sierpnia.

Należy zaznaczyć, że delegaci Klubu Pilzneńskiego byli w Polsce już 2 razy. Poraz pierwszy na jesieni r. 1927, nawiązując kontakt z inicjatorami A. A. i zapraszając znajdujący się podówczas w stadjum organizacji A. A. W. do siebie.

Odznaka pilota A. A. Zarząd Gł. ogłosił konkurs na odznakę pilota A. A. z terminem 10 sierpnia. Odznakę ma tworzyć znaczek członkowski z odpowiednią kompozycją.

Subsydjum na prace z dziedziny lotnictwa. Wydział Lotnictwa Cywilnego M K. podaje do wiadomości A. A. co następuje:

Tegoroczny budżet Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Komunikacji przewiduje pewne sumy przeznaczone na subsydja dla autorów, mających zamiar opublikowania gotowych już oryginalnych prac z dziedziny lotnictwa.

Subsydjum za jedną pracę, zależnie od jej wartości i rozmiaru, wahałoby się w granicach 2.500 złotych według uznania Pana Ministra Komunikacji. Powyższe podaje się do wiadomości, celem skierowania do Ministerstwa Komunikacji, w drodze przez Wydział Lotnictwa Cywilnego, ewentualnych reflektantów na wspomniane subsydjum.

Zgłoszenia należy dokonać pisemnie z podaniem dokładnego adresu autora, tytułu pracy, jej przeznaczenia, zakresu, objętości, formy proponowanej wydania (format, ilość rysunków i t. p.) oraz, o ile możności, dołączyć kalkulację wydawniczą.

Przed ostateczną decyzją Ministerstwo Komunikacji będzie żądać przedstawienia manuskryptu.

Klubowe przepisy turystyczne. Zarząd Gł. opracowuje przepisy o wzajemnej pomocy członków i Zarządów A. A. przy odbywaniu raidów i lotów na terenie działalności bratniego A. A.

(—) *Prezydjum.*

Dn. 30.VI.1929

A. A. w WARSZAWIE

Sekretarjat: Chmielna 27 m. 7.

Sprawy szkolne. Z 16 uczniów Szkoły Lotniczej A. A. W. było na dzień 1 sierpnia b. r.:

usamodzielnionych	— 6
na usamodzielnieniu	— 3
pozostało na dwusterze	— 5
skreślonych	— 1
i zawieszonych	— 1

P. Olimpjusz Nartowski ze względu na swe nowe obowiązki pilota komunikacyjnego przestał być naszym instruktorem.

Miejsca pil. Nartowskiego objął pilot Kazimierz Kazimierczuk z Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa.

Loty. W miesiącu lipcu b. r. dokonano w A.A.W. 1248 lotów przy czasie dla płatowców godz. 141, dla silników godzin 165.

Udział awjonetek wyraża się cyfrą lotów 171, godzin płatowc. 44 i godzin silnik. 47.

Ogółem w bieżącym sezonie dokonano w A.A.W. lotów 2792 w czasie godzin 369 minut 38.

Raidy. Członkowie A. A. W. J. Drzewiecki i J. Wędrychowski odbyli na awjonetce RWD raid Warszawa — Lublin — Kraków — Katowice — Poznań — Warszawa.

Pilot Widawski wraz z prof. Tadeuszem Pruszkowskim dokonali przelotu z Londynu do Warszawy na awjonetce „Moth".

W wypadku kapotażu, jaki wydarzył się profesorowi w jednym z jego późniejszych lotów w Kazimierzu n/Wisłą, Moth nie został poważnie uszkodzony.

Niezbędnych napraw, t. j. wstawienia nowej stójki międzyskrzydłowej, kontroli skrzydeł i sterów, dokonają warsztaty Sekcji Lotniczej K. M. Studentów Polit. Warsz.

A. A. we LWOWIE

Sekretarjat: Potockiego 67 m. 1.

Sprawy szkolne. Zajęcia praktyczne (loty szkolne) w Szkole lotniczej A. A. L. odbywają się w czasie feryj wakacyjnych w całej pełni. Jako pierwszy ze szkolonej obecnie jedenastki wylaszowany został dnia 2 lipca kol. Kazimierz Chorzewski, wice-prezes A.A.L.

Życie klubowe. Dnia 16 czerwca odbyła się wycieczka członków i sympatyków A. A. L. na lotnisko w Skniłowie w celu zwiedzenia aerodromu klubu. Oprócz towarzyskiego „garden party" odbyto 16 lotów pasażerskich.

Z powodu feryj wakacyjnych lokal Klubu otwarty jest dla członków tylko dwa razy w tygodniu, mianowicie: we wtorki i piątki w godz. 19.30 — 20.30.

W tym samym czasie urzędują także członkowie Zarządu.

Za Zarząd:

Prezes: (—) *S. Grzeszczyk.*

W z. Sekretarza: (—) *W. Olszewska.*

Dn. 9.VII.1929.

A. A. w WILNIE

Sekretarjat: Mickiewicza 7.

Lipiec zastał Klub w okresie intensywnej pracy wyszkoleniowej. Jak w czerwcu, tak i w lipcu, loty szkolne odbywały się dwa razy dziennie: o godz. 4 i o godz. 18. Ogółem w ciągu okresu szkolenia, t. j. od połowy czerwca, odbyło się 988 lotów, w tem: 966 z instruktorem na dwusterze i 22 samodzielne. Samoloty Klubu wylatały 81 godz. 35 min. Pozatem, wykonany został lot propagandowy do uzdrowiska akademickiego w Nowiczach koło Podbrodzia. W rezultacie szkolenia, 5-ciu kolegów zostało już wylaszowanych, a w najbliższych dniach będzie się laszowało jeszcze 5-ciu. Dnia 18 lipca został uruchomiony obóz letni dla szkolących się członków Klubu. Koło hangaru na Porubanku stanął namiot, w którym zamieszkało 12 kolegów, koleżanki zaś, w liczbie 2, zamieszkały w wynajętym w pobliżu lokalu, gdzie się również mieści kuchnia obozowa. Z obozu korzystają wszyscy szkolący się.

Klub rozpoczął przyjmowanie na drugi turnus pilotażu, który uruchomiony będzie jeszcze w tym sezonie. Kandydaci w liczbie 15 osób wyjeżdżają w pierwszej połowie sierpnia do C. B. L. L. w Warszawie, poczem natychmiast po powrocie rozpoczną szkolenie. Podczas całego okresu szkolenia nie było żadnej katastrofy i wszystkie trzy samoloty Klubu, z wyjątkiem drobnych remontów, przeprowadzanych na miejscu przy pomocy sił technicznych, udzielonych Klubowi przez 5 p. lot. w Lidzie, nie wymagały naprawy i stale były gotowe do lotów.

Lipiec został zamknięty ze stanem faktycznym: 78 członków zwyczajnych, 23 członków nadzwyczajnych. W szkole pilotów: 5 uczniów wylaszowanych i 9 szykujących się do wylaszowania; 2 instruktorów-pilotów, 3 samoloty, własny lokal (Wilno, Mickiewicza 7, tel. 169.), wreszcie obóz letni, z którego korzystają wszyscy uczniowie.

A. A. w GDAŃSKU

Sekretarjat: Langfuhr. Heeresanger 11.

Zebranie organizacyjne. W dniu 12 lipca r. b. odbyło się organizacyjne zebranie A. A. G., w którem uczestniczyło 12 członków-założycieli.

Odczytano i przedyskutowano statut ramowy A. A. i Z. P. A. A. polecając Zarządowi przygotowanie materjału do Z. P. A. A. w sprawie zmian statutowych, umożliwiających przystąpienie A. A. G. do Związku.

Władze wybrane na tem Zebraniu ukonstytuowały się jak następuje:

Zarząd: Prezes — Kazimierz Dzwonkowski, v. prezes — B. Bielawski, sekretarz i skarbnik — R. Antes. Komisja Rewizyjna — W. Frąckowiak, B. Waniorek.

W zebraniu uczestniczył delegat Z. P. A. A. pilot Trzetrzewiński.

Za Zarząd:

Prezes: (—) *Dzwonkowki.*

Dn. 2.VIII.1929

Linje Lotnicze „Lot"

ROZKŁAD LOTÓW

ważny od dnia 1 czerwca 1929 r. aż do odwołania.

Godzina	Kierunek	Godzina
	Warszawa—Gdańsk	
15.30 ↓	Warszawa	↑ 11.30
18.00	Gdańsk	9.00
	Warszawa—Poznań	
8.00 i 17.00 ↓	Warszawa	↑ 10.00 19.00
10.00 i 19.00	Poznań	8.00 17.00
	Gdańsk—Bydgoszcz—Poznań—Katowice	
8.15 ↓	Gdańsk	↑ 18.45
9.30	Bydgoszcz	17.30
10.00	Bydgoszcz	17.00
11.00	Poznań	16.00
16.15	Poznań	10.30
18.45	Katowice	8.00
	Warszawa—Katowice—Kraków	
7.30 ↓	Warszawa	↑ 19.50
9.45	Katowice	17.35
10.45 18.00	Katowice	7.15 17.00
11.15 18.30	Kraków	6.45 16.30
	Warszawa—Lwów	
16.00 ↓	Warszawa	↑ 10.45
18.45	Lwów	8.00
	Kraków—Katowice—Brno—Wiedeń	
6.45 ↓	Kraków	↑ 18.30
7.15	Katowice	18.00
10.25	Katowice	17.05
12.25	Brno	15.05
12.40	Brno	14.50
13.30	Wiedeń	14.00
	Kraków—Katowice—Wiedeń	
6.45 ↓	Kraków	↑ 18.30
7.15	Katowice	18.00
10.25	Katowice	16.30
12.55	Wiedeń	14.00

Uwagi: Na linji Kraków — Katowice — Brno — Wiedeń samoloty kursują w poniedziałki, środy i piątki.

Na linji Kraków — Katowice — Wiedeń — we wtorki, czwartki i soboty.

OD REDAKCJI

Z braku miejsca zmuszeni byliśmy odłożyć do następnego numeru interesujący „raport" prof. Tadeusza Pruszkowskiego, zawierający jego wrażenia z pobytu na wystawie londyńskiej i zawodach lotniczych w Anglji oraz opis przelotu z Londynu do Warszawy na „Moth'ie".